Kawasaki

ZZR1400 ABS

Motocicletta
Motocicleta
Motorfiets

MANUALE USO E MANUTENZIONE
MANUAL DEL PROPIETARIO
INSTRUCTIEBOEKJE

ESPAÑOL

Motocicleta
Manual del propietario

Siempre que vea los símbolos que se muestran a continuación, preste atención. Utilice siempre métodos seguros de conducción y mantenimiento.

⚠ PELIGRO

PELIGRO indica una situación peligrosa que, de no evitarse, provocará daños personales graves o un accidente mortal.

⚠ ADVERTENCIA

ADVERTENCIA indica una situación peligrosa que, de no evitarse, puede provocar daños personales graves o un accidente mortal.

⚠ PRECAUCIÓN

PRECAUCIÓN indica una situación peligrosa que, de no evitarse, puede provocar daños personales leves o moderados.

AVISO

Los AVISOS se utilizan para aquellas practices en las que no hay riesgo de daños personales.

NOTA

○ *Este símbolo de nota indica puntos de interés especial para un uso más eficaz y práctico.*

PREFACIO

Enhorabuena por la compra de su nueva motocicleta Kawasaki. Esta motocicleta es el resultado de la ingeniería avanzada, las pruebas exhaustivas y el esfuerzo continuo por proporcionar un nivel superior de fiabilidad, seguridad y rendimiento de Kawasaki.

Lea detenidamente el presente Manual del usuario antes de conducirla para familiarizase totalmente con el funcionamiento correcto de los mandos de la motocicleta, así como con sus características, posibilidades y limitaciones. En este manual se ofrecen diversos consejos para una conducción segura, pero su objetivo no es proporcionar instrucciones sobre todas las técnicas y habilidades necesarias para manejar una motocicleta de forma segura. Kawasaki recomienda encarecidamente a todos los conductores de este vehículo que se inscriban en un programa de formación de motociclistas para conocer los requisitos mentales y físicos necesarios para manejar una motocicleta de forma segura.

Para garantizar una vida larga y sin problemas a su motocicleta, siga las instrucciones sobre cuidados y mantenimiento que se describen en este manual. Aquellos que deseen obtener información más detallada sobre su motocicleta Kawasaki, pueden adquirir el Manual de taller, a la venta en cualquier concesionario autorizado Kawasaki. El Manual de taller incluye información más minuciosa sobre desmontaje y mantenimiento. Aquellos que deseen realizar estas tareas ellos mismos

deben, por supuesto, ser mecánicos capacitados y disponer de las herramientas especiales descritas en dicho manual.

Lleve el Manual del usuario en la motocicleta en todo momento para poder consultarlo siempre que lo necesite.

Este manual debe considerarse una pieza fija de la motocicleta y deberá acompañarla cuando se venda.

Todos los derechos reservados. Ninguna parte de este documento puede ser reproducida sin el previo consentimiento por escrito de Kawasaki.

Toda la información contenida en esta publicación está basada en la información más reciente que está disponible en el momento de la publicación. No obstante, pueden existir diferencias leves entre el producto real y las ilustraciones y el texto del manual.

Todos los productos están sujetos a cambios sin previo aviso u obligación.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Consumer Products & Machinery Company

© 2009 Kawasaki Heavy Industries, Ltd. Abril de 2009. (1). (M, CR, Ce)

ÍNDICE

ESPECIFICACIONES 8
UBICACIÓN DE LAS PIEZAS 13
INFORMACIÓN DE CARGA Y ACCESORIOS 16
INFORMACIÓN GENERAL 20
Panel de instrumentos 20
Velocímetro y tacómetro: 21
Indicador multifunción: 21
Luz de indicador o de aviso: 50
Llave 56
Interruptor principal/bloqueo de la dirección 59
Interruptores derechos del manillar .. 62
Interruptor de paro del motor: 62
Botón de arranque: 62
Interruptores izquierdos del manillar 63
Interruptor de luces: 63
Interruptor de los intermitentes: 64
Botón de bocina: 64
Interruptor de emergencia: 64
Botón de ráfagas: 64
Regulador de las manetas de freno/embrague 65
Tapón del depósito de combustible .. 66
Depósito de combustible 67
Combustible: 68
Caballete 69
Asiento 70
Gancho/cables de sujeción del casco 72
Ganchos para atar 74
Compartimento del juego de herramientas 75
Toma de aire 76
RODAJE 77
CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA 79
Arranque del motor 79
Arranque mediante puente 83
Inicio de la marcha 87

Cambio de marchas 88
Frenado 89
Sistema antibloqueo de frenos (ABS) 91
Luz del indicador de ABS: 93
Detención del motor 94
Parada de la motocicleta en caso de emergencia 95
Aparcamiento 96
Catalizador 98
CONDUCCIÓN SEGURA 100
Técnicas de conducción segura 100
Comprobaciones diarias de seguridad 103
Consideraciones adicionales al circular a velocidad alta 106
MANTENIMIENTO Y AJUSTES 108
Tabla de mantenimiento periódico ... 109
Aceite del motor 123
Sistema de refrigeración 129
Bujías 137
Holgura de las válvulas 138
Kawasaki Clean Air System 139
Filtro de aire 140
Sistema de control del gas 145
Sincronización de los cuerpos del acelerador 148
Ralentí 149
Embrague 150
Cadena de transmisión 152
Frenos 162
Interruptores de las luces de freno ... 166
Horquilla delantera 169
Amortiguador trasero 175
Ruedas 178
Batería 185
Orientación del faro 196
Fusibles 201
Limpieza de la motocicleta 203
ALMACENAMIENTO 209
PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL ... 212
UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS 213

ESPECIFICACIONES

RENDIMIENTO	
Máximopor caballos	142 kW (193 PS) a 9.500 r/min
(HR)	78,2 kW (106 PS) a 8.000 r/min
Par máximo	154 N·m (15,7 kgf·m) a 7.500 r/min
(HR)	119 N·m (12,1 kgf·m) a 4.500 r/min
Radio de giro mínimo	3,1 m
DIMENSIONES	
Longitud total	2.170 mm
Anchura total	760 mm
Altura total	1.170 mm
Distancia entre ejes	1.460 mm
Altura libre al suelo	125 mm
Peso en orden de marcha	261 kg

MOTOR

Tipo	Doble árbol de levas en culata, 4 cilindros, 4 tiempos, refrigeración líquida
Cilindrada	1.352 cm^3
Diámetro x carrera	84,0 × 61,0 mm
Relación de compresión	12,0 : 1
Sistema de arranque	Motor de arranque eléctrico
Método de numeración de cilindros	De izquierda a derecha, 1-2-3-4
Orden de combustión	1-2-4-3
Alimentación	Inyección de combustible (FI)
Sistema de encendido	Batería y bobina (encendido transistorizado)
Sincronización del encendido (avanzado electrónicamente)	10° APMS a 1.100 r/min
Bujías	NGK CR9EIA-9

Sistema de lubricación	Lubricación forzada (cárter húmedo)
Aceite del motor Tipo:	API SG, SH, SJ, SL o SM con JASO MA, MA1 o MA2 SAE 10W-40
Capacidad:	4,5 L
Capacidad de refrigerante	3,4 L

TRANSMISIÓN

Tipo de transmisión	6 velocidades, cambio con retorno
Tipo de embrague	Embrague multidisco húmedo
Sistema de transmisión	Cadena de transmisión
Relación de transmisión primaria	1,556 (84/54)
Relación de transmisión secundaria	2,412 (41/17)
Relación de transmisión general	3,886 (marcha más alta)

Relación de marchas	1ª	2,625 (42/16)
	2ª	1,947 (37/19)
	3ª	1,545 (34/22)
	4ª	1,333 (32/24)
	5ª	1,154 (30/26)
	6ª	1,036 (29/28)

CHASIS

Ángulo de inclinación		23°
Avance		94 mm
Tamaño de neumático:	Delantera	120/70ZR17 M/C (58 W)
	Trasera	190/50ZR17 M/C (73 W)
Tamaño de llanta:	Delantera	J17M/C × MT3,50
	Trasera	J17M/C × MT6,00
Capacidad del depósito de combustible		22 L

EQUIPO ELÉCTRICO

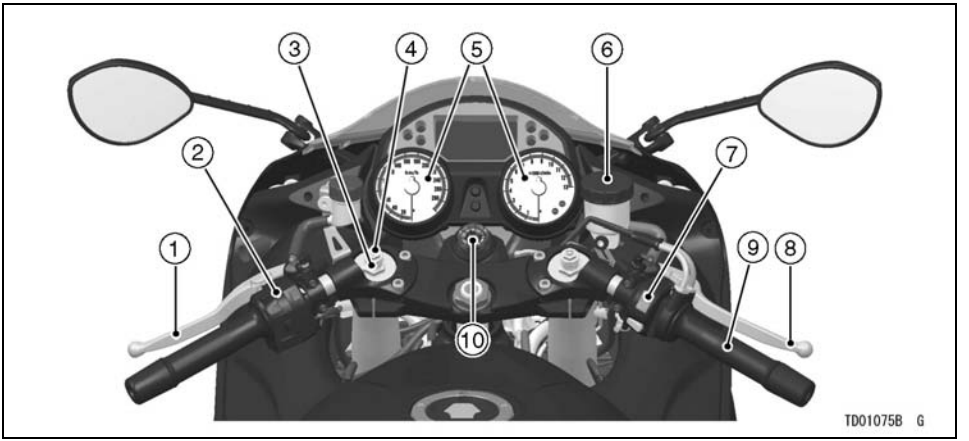
Batería		12 V 14 Ah
Faro delantero	Luz de carretera	12 V 55 W + 65 W (× 2)
	Luz de cruce	12 V 55 W (× 2)
Luces trasera y de frenos		LED

HR: con catalizador en nido de abeja (modelo restringido)

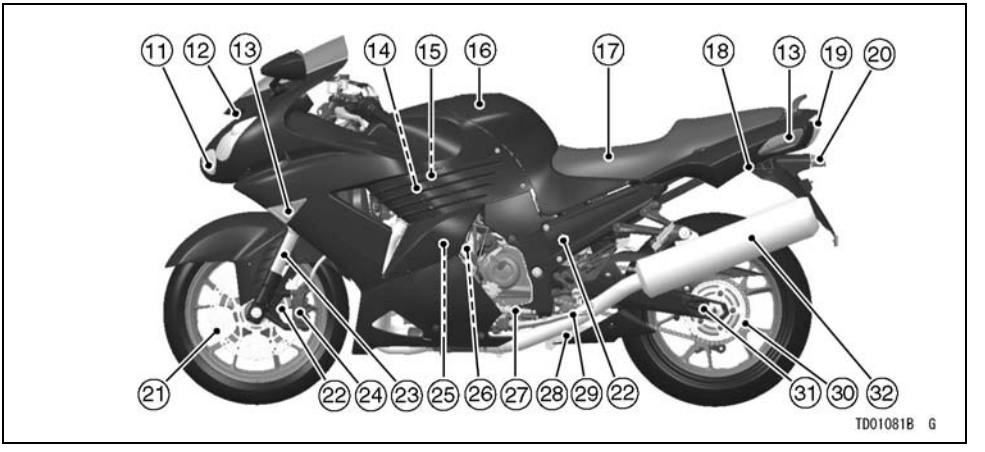
Con que sólo uno de los LED (del inglés “Light Emitting Diode”, diodo emisor de luz) de las luces trasera y de frenos no esté encendido, consulte con un concesionario autorizado Kawasaki.

Las especificaciones están sujetas a cambios sin previo aviso y pueden no aplicarse a todos los países.

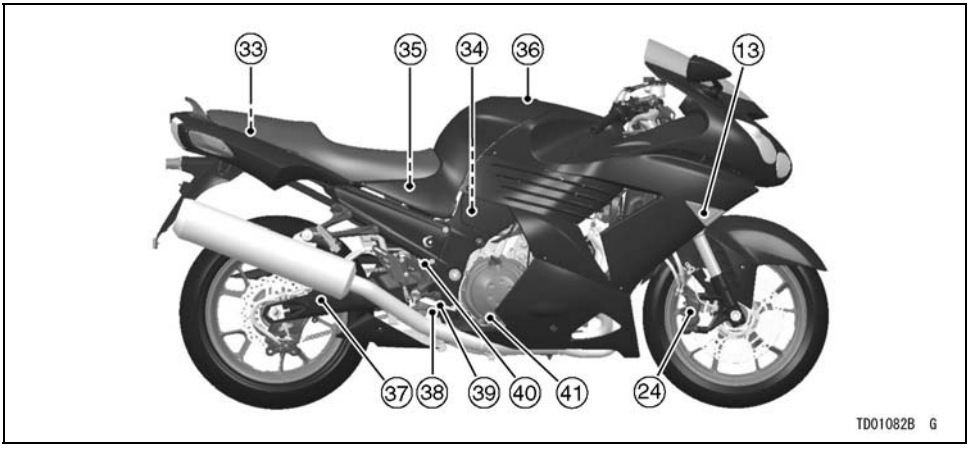
UBICACIÓN DE LAS PIEZAS



1. Maneta del embrague
2. Interruptores izquierdos del manillar
3. Regulador de la precarga del muelle
4. Regulador de la amortiguación en extensión (horquilla delantera)
5. Panel de instrumentos
6. Depósito del líquido de freno (delantero)
7. Interruptores derechos del manillar
8. Maneta del freno delantero
9. Puño del acelerador
10. Interruptor principal/bloqueo de la dirección



11. Faro delantero
12. Toma de aire
13. Luz del intermitente
14. Bujías
15. Filtro de aire
16. Depósito de combustible
17. Asiento
18. Bloqueo del asiento
19. Luces trasera y de frenos
20. Luz de matrícula
21. Disco de freno
22. Regulador de la amortiguación en compresión
23. Horquilla delantera
24. Pinza de freno
25. Depósito de reserva del refrigerante
26. Tornillo de ajuste del ralentí
27. Pedal de cambio
28. Regulador de la extensión
29. Caballete lateral
30. Cadena de transmisión
31. Tensor de la cadena
32. Silenciador



33. Caja de fusibles
34. Batería
35. Depósito del líquido de freno (trasero)
36. Tapón del depósito de combustible
37. Basculante
38. Interruptor de la luz del freno trasero
39. Pedal de freno trasero
40. Amortiguador trasero
41. Indicador de nivel de aceite

INFORMACIÓN DE CARGA Y ACCESORIOS

⚠ ADVERTENCIA

Tanto la carga inadecuada como el montaje o uso incorrecto de accesorios o la modificación de la motocicleta pueden provocar condiciones de conducción inseguras. Antes de utilizar la motocicleta, compruebe que esté sobrecargada excesiva y siga estas instrucciones.

Salvo en el caso de recambios y accesorios originales Kawasaki, Kawasaki no se hace responsable del diseño ni de la colocación de los accesorios. En algunos casos, el montaje o uso incorrectos de accesorios o la modificación de la motocicleta anularán la garantía de esta; asimismo, pueden afectar negativamente a las prestaciones e incluso resultar ilegales. A la hora de elegir y utilizar accesorios y al cargar la motocicleta, usted asume personalmente la responsabilidad de su propia seguridad y la de las personas implicadas.

NOTA

○ *Los recambios y accesorios Kawasaki se han diseñado especialmente*

para su uso en motocicletas Kawasaki. Recomendamos encarecidamente que todos los recambios y accesorios que agregue a su motocicleta sean componentes originales Kawasaki.

Debido a que la motocicleta es sensible a los cambios de peso y a las fuerzas aerodinámicas, deben extremarse las precauciones al transportar equipaje, pasajeros y al colocar los accesorios adicionales. Se han elaborado las siguientes pautas que le ayudarán a tomar las decisiones pertinentes.

1. Todos los pasajeros deben estar absolutamente familiarizados con el funcionamiento de la motocicleta. El pasajero puede interferir en el control de la motocicleta al adoptar una posición inadecuada al tomar las curvas o realizar movimientos bruscos. Es importante que el pasajero permanezca sentado mientras la motocicleta está en movimiento y que no interfiera en su manejo. No transporte animales en la motocicleta.
2. Antes de iniciar la marcha debe dar instrucciones al pasajero de que mantenga los pies en el reposapiés y se sujete a usted o al asidero. Solo debe llevar a un pasajero si este tiene una estatura suficiente para llegar al reposapiés y si la motocicleta tiene instalados reposapiés.
3. El equipaje debe transportarse tan bajo como sea posible para minimizar el efecto sobre el centro de gravedad de la motocicleta. Además, se recomienda distribuir el peso del equipaje de forma equitativa a ambos lados de la motocicleta. Evite

transportar equipaje que sobresalga de la parte trasera de la motocicleta.

4. El equipaje debe ir sujeto de forma segura. Asegúrese de que el equipaje no se mueve mientras conduce. Compruebe la seguridad del equipaje con tanta frecuencia como sea posible (pero no mientras la motocicleta está en marcha) y realice los ajustes necesarios.
5. No transporte objetos pesados o voluminosos en un portaequipajes. Están diseñados para objetos ligeros y si se sobrecargan pueden afectar al manejo del vehículo debido a los cambios en la distribución del peso y a las fuerzas aerodinámicas.
6. No coloque accesorios o transporte equipaje que perjudiquen el rendimiento de la motocicleta. Asegúrese de que ningún componente de iluminación ni la altura libre al suelo, la capacidad de inclinación lateral (es decir, el ángulo de inclinación), el manejo de los mandos, el recorrido de la suspensión, el movimiento de la horquilla delantera o cualquier otro aspecto del funcionamiento de la motocicleta se vean afectados de manera negativa.
7. El peso acoplado al manillar o a la horquilla delantera aumentará el peso del conjunto de la dirección y puede provocar una conducción insegura.
8. Los carenados, el parabrisas, los respaldos y otros objetos de gran tamaño pueden interferir en la estabilidad y el manejo de la motocicleta, no sólo por su peso, sino también por las fuerzas aerodinámicas que actúan en estas superficies mientras la motocicleta está circulando.

Los objetos mal diseñados o colocados pueden llevar a condiciones de conducción insegura.

9. Esta motocicleta no se ha fabricado para incorporar un sidecar ni para utilizarla con un remolque u otro vehículo. Kawasaki no fabrica sidecar o remolques para motocicletas así que no puede predecir los efectos de dichos accesorios en el manejo o la estabilidad, pero sí puede advertir que los efectos pueden ser perjudiciales y que Kawasaki no asume la responsabilidad de los resultados de ese uso despreocupado de la motocicleta. Más aún, la garantía no cubrirá ningún efecto negativo sobre los componentes de la motocicleta causado por la utilización de dichos accesorios.

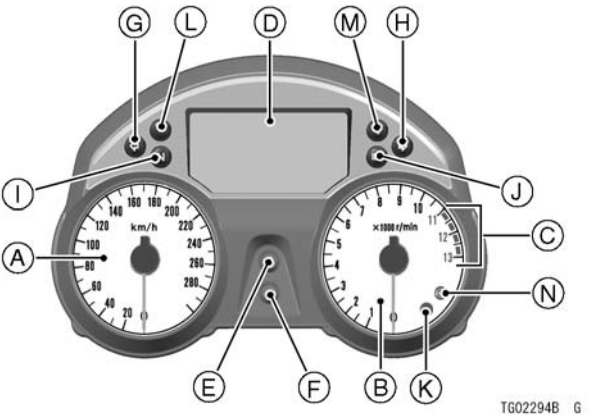
Carga máxima

El peso de conductor, pasajero, equipaje y accesorios no debe superar los 180 kg.

INFORMACIÓN GENERAL

Panel de instrumentos

A. Velocímetro
B. Tacómetro
C. Zona roja
D. Indicador multifunción
E. Botón superior
F. Botón inferior
G. Luz del indicador de luz del intermitente izquierdo
H. Indicador de los intermitentes derechos
I. Indicador de punto muerto
J. Indicador de luz de carretera
K. Luz de régimen/luz indicadora de cambio a marcha superior
L. Luz de aviso
M. Luz de aviso de presión de aceite
N. Luz indicadora del ABS



Velocímetro y tacómetro:

Cuando se sitúa el contacto en "ON", las agujas del velocímetro y del tacómetro suben momentáneamente al máximo y vuelven a bajar al mínimo. Se trata de una verificación de su funcionamiento; por tanto, si no funcionan correctamente, haga revisar los instrumentos en un concesionario autorizado Kawasaki.

El velocímetro indica la velocidad del vehículo.

El tacómetro muestra la velocidad del motor en revoluciones por minuto (r/min). En el lado derecho de la esfera del tacómetro se encuentra una parte denominada "zona de roja". Las r/min del motor en la zona roja están por encima del régimen máximo recomendado y también por encima del margen para obtener un buen rendimiento.

AVISO

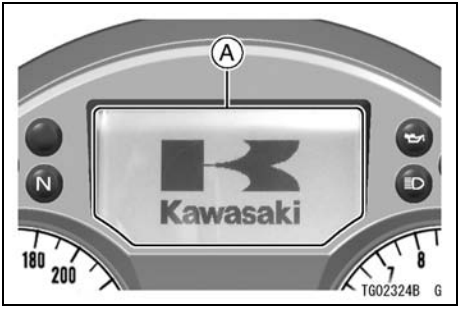
Se debe evitar que el régimen del motor penetre en la zona roja; en dicha zona, el motor se sobrecarga y puede sufrir daños graves.

Indicador multifunción:

El indicador multifunción tiene las funciones siguientes.

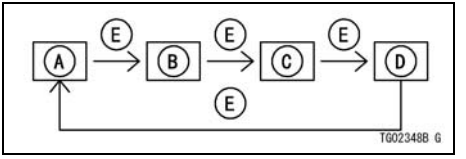
- Cuentakilómetros
- Cuentakilómetros parciales (cuentakilómetros parciales A/B)
- Reloj
- Voltaje de la batería
- Kilometraje (kilometraje medio/kilometraje instantáneo (actual)/autonomía)
- Posición del cambio
- Indicador de la temperatura del refrigerante
- Indicador de combustible

Al pulsar el botón superior el indicador multifunción muestra sucesivamente las funciones siguientes: kilometraje medio (AVERAGE), kilometraje actual (CURRENT), autonomía (RANGE), voltaje de la batería (BATTERY). Al pulsar el botón inferior la indicación muestra sucesivamente las funciones siguientes: cuentakilómetros parcial (TRIP A/B), cuentakilómetros (ODO). Cuando se gira la llave de contacto a la posición “ON”, el indicador muestra “KAWASAKI” durante tres segundos y luego, según la función que esté seleccionada, muestra el cuentakilómetros parcial, el kilometraje medio, el kilometraje instantáneo (actual), la autonomía o el voltaje de la batería.



A. Indicador multifunción

Función del botón superior



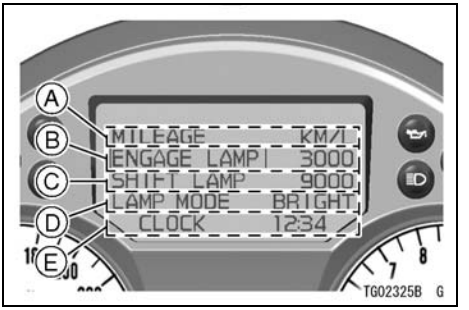
A. Kilometraje medio (AVERAGE)
B. Kilometraje instantáneo (CURRENT)
C. Autonomía (RANGE)
D. Voltaje de la batería (BATTERY)
E. Pulse el botón superior

NOTA

○ *Por motivos de seguridad, no cambie indicación del indicador multifunción durante la marcha.*

En el indicador multifunción se pueden configurar los elementos siguientes. Para cambiar la configuración de dichos elementos, consulte el apartado "Menú de configuración" en esta sección.

- Idioma: ENGLISH/FRANCAIS
- Unidades (MILEAGE): KM/L, L/100KM, MPG USA, MPG UK
- Luz de régimen (ENGAGE LAMP): OFF o 1.200 – 6.000 r/min
- Luz indicadora de cambio a marcha superior (SHIFT LAMP): OFF o 7.500 – 11.000 r/min
- Modalidad de iluminación de la luz de régimen/luz indicadora de cambio a marcha superior (LAMP MODE): BRIGHT (alta intensidad), DIM (baja intensidad), BLINK (intermitente)
- Puesta en hora del reloj (CLOCK)

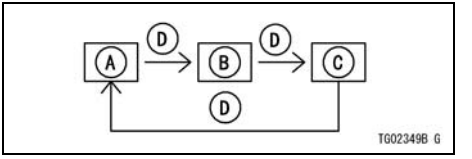


A. Unidades de kilometraje: KM/L, L/100KM, MPG USA, MPG UK
B. Luz de régimen: OFF o 1.200 – 6.000 r/min
C. Luz indicadora de cambio a marcha superior: OFF o 7.500 – 11.000 r/min
D. Modalidad de iluminación: BRIGHT, DIM, BLINK (alta intensidad, baja intensidad, intermitente)
E. Puesta en hora del reloj: CLOCK (reloj)

NOTA

○ *Al pulsar el botón inferior la indicación del indicador multifunción muestra sucesivamente las funciones siguientes: cuentakilómetros, cuentakilómetros parcial A, cuentakilómetros parcial B.*

Función del botón inferior



A. Cuentakilómetros (ODO)
B. Cuentakilómetros parcial A (TRIP A)
C. Cuentakilómetros parcial B (TRIP B)
D. Pulsar el botón inferior

Cuentakilómetros/cuentakilómetros parciales –

“ODO”/“TRIP A”/“TRIP B”

La indicación del cuentakilómetros parcial y el cuentakilómetros se puede cambiar a ODO, TRIP A y TRIP B pulsando el botón inferior.

El cuentakilómetros muestra la distancia total en kilómetros o millas que ha recorrido el vehículo. Este instrumento no se puede poner a cero.

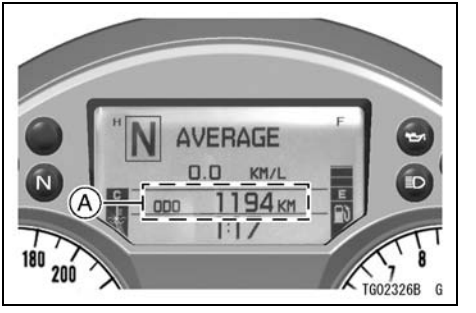
NOTA

- *La información se mantiene aunque se desconecte la batería.*
- *Cuando la cifra alcanza 999999, se detiene y no avanza más.*
- *Para cambiar las unidades de medida del cuentakilómetros, consulte el apartado “Menú de configuración” en esta sección.*

Los cuentakilómetros parciales muestran la distancia en kilómetros o millas recorrida desde la última vez que se pusieron a cero.

TRIP A: 0.0 – 999.9

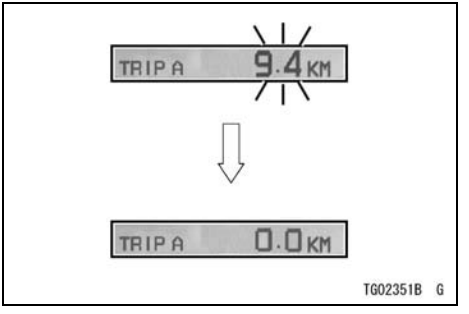
TRIP B: 0.0 – 9999.9



A. ODO/TRIP A/TRIP B

Para poner a cero el cuentakilómetros parcial:

- Pulse el botón inferior para visualizar los cuentakilómetros parciales TRIP A o TRIP B.
- Pulse el botón inferior y manténgalo pulsado.



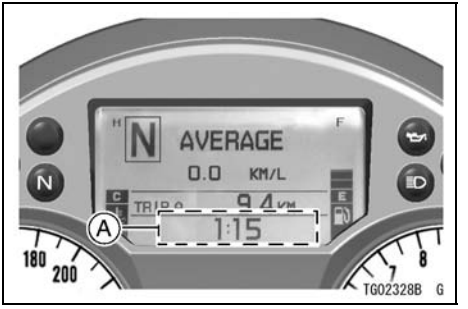
NOTA

- *Los datos se mantienen gracias a la energía de reserva aunque se haya retirado la llave de contacto.*
- *Cuando el cuentakilómetros parcial llega a 999.9 (TRIP A) o a 9999.9 (TRIP B) durante la marcha, se pone a 0.0 o 0.0 y continúa contando.*
- *Si se desconecta la batería, la indicación se pone a 0.0 (TRIP A) o 0.0 (TRIP B).*
- *La unidad de medida del cuentakilómetros parcial se puede cambiar; consulte el apartado “Menú de configuración” en esta sección.*

Reloj –

Esta indicación muestra la hora.

Para poner el reloj en hora, consulte el apartado “Menú de configuración” en esta sección.



A. Reloj

NOTA

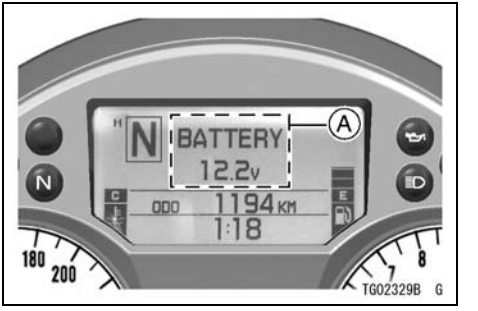
○ *El reloj sigue funcionando con normalidad gracias a la energía de reserva cuando se ha quitado el contacto.*

Voltaje de la batería –

“BATTERY” (voltaje de la batería)

Esta indicación muestra el voltaje de la batería.

- Pulse el botón superior para visualizar el voltaje de la batería.



A. Voltaje de la batería

NOTA

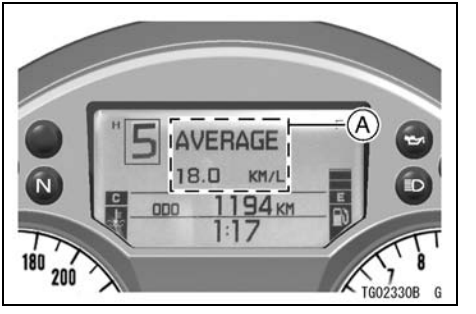
- *Es posible que el voltaje de la batería no se visualice correctamente cuando sea inferior a 9,0 V o superior a 16,0 V.*
- *El voltaje de la batería indicado puede ser diferente al valor numérico medido por otro dispositivo.*

Kilometraje (kilometraje medio/ kilometraje instantáneo/autonomía) –

“AVERAGE” (kilometraje medio)

Esta indicación muestra el kilometraje medio mediante un valor numérico, así como el consumo medio de combustible desde el comienzo de la medición hasta el momento actual. La indicación del kilometraje medio se renueva cada 5 segundos.

- Pulse el botón superior para visualizar el kilometraje medio.

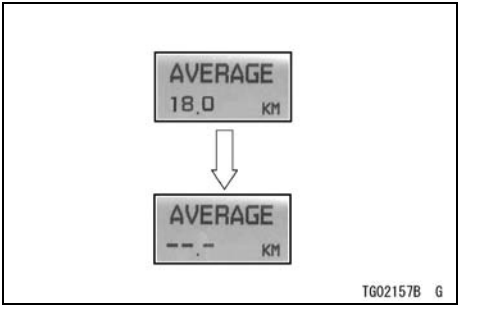


A. Kilometraje medio

NOTA

- *Los datos se conservan gracias a la energía de reserva aunque se quite el contacto.*
- *Para cambiar las unidades de medida del kilometraje, consulte el apartado "Menú de configuración" en esta sección.*

- Pulse el botón RESET durante 2 segundos mientras se esté mostrando el kilometraje medio; el kilometraje medio se reinicia a "– –.–".

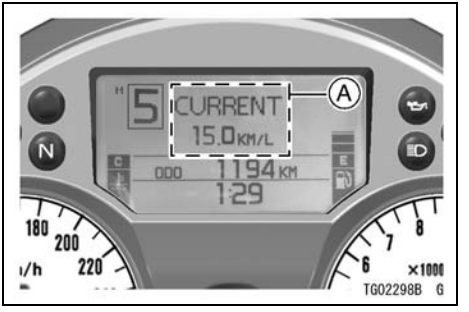


NOTA

- *Si se desconecta la batería, el kilometraje medio se reinicia a "– –.–".*

“CURRENT” (kilometraje instantáneo (actual))

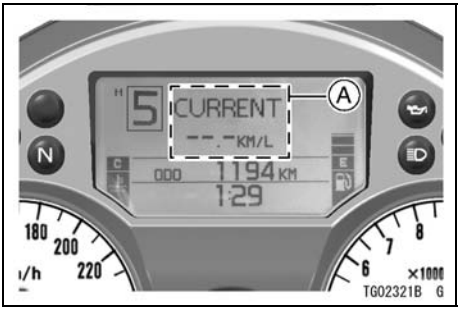
Esta indicación muestra el kilometraje instantáneo o actual mediante un valor numérico, así como el consumo actual de combustible.



A. Kilometraje instantáneo (actual)

NOTA

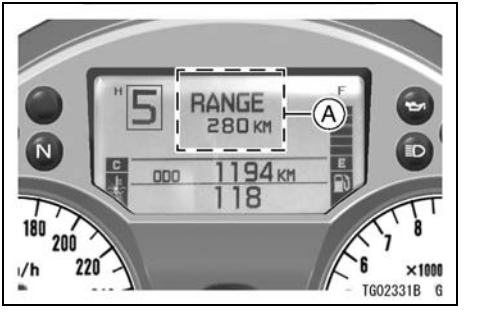
- *Esta indicación muestra el consumo actual de combustible, no el consumo medio de combustible.*
- *Para cambiar las unidades de medida del kilometraje, consulte el apartado “Menú de configuración” en esta sección.*
- *Tras restablecer el kilometraje actual, el valor numérico muestra “–.–” durante unos segundos.*



A. Kilometraje instantáneo

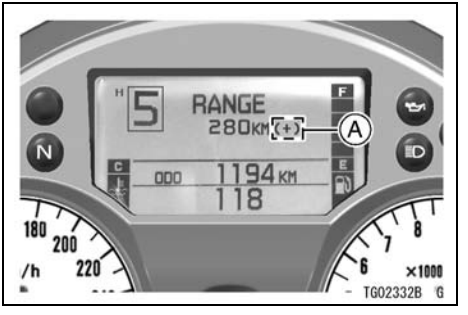
“RANGE” (autonomía)

Esta indicación muestra, mediante un valor numérico, la autonomía con el combustible que queda en el depósito.



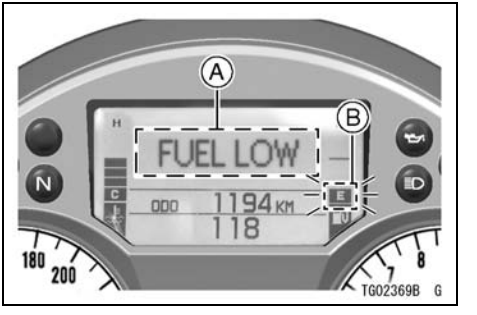
A. Autonomía

- Cuando el depósito de combustible está lleno, se visualizan todos los segmentos (6 segmentos) del indicador de combustible y luego se añade la indicación “(+)” al valor numérico de la autonomía.

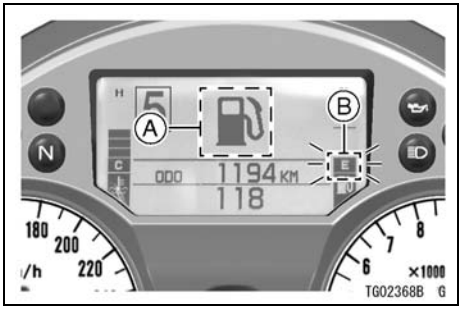


A. Indicación “(+)”

- Cuando solo está visible el último segmento (E) del indicador de combustible, aparecen alternativamente el aviso “FUEL LOW” (combustible bajo) y el símbolo (⛽) en el indicador multifunción en lugar del valor numérico de la autonomía.



A. Indicación “FUEL LOW”
B. Indicador de combustible



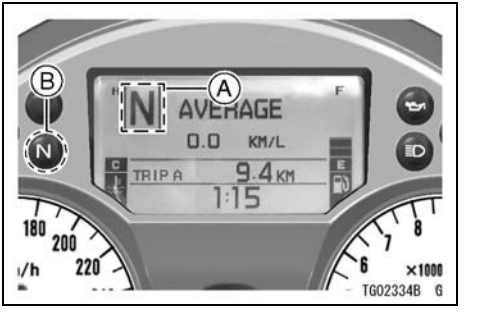
A. Símbolo de aviso de combustible bajo
B. Indicador de combustible

NOTA

- *Para cambiar las unidades de medida de la autonomía, consulte el apartado "Menú de configuración" en esta sección.*
- *El margen de la indicación de la autonomía es de 0 – 999.*

Posición del cambio –

Esta indicación muestra la posición correspondiente del cambio cuando se cambia de marcha. Cuando se cambia de marcha, esta indicación muestra la marcha correspondiente (1ª – 6ª). En punto muerto se visualiza "N" y se ilumina el indicador de punto muerto.



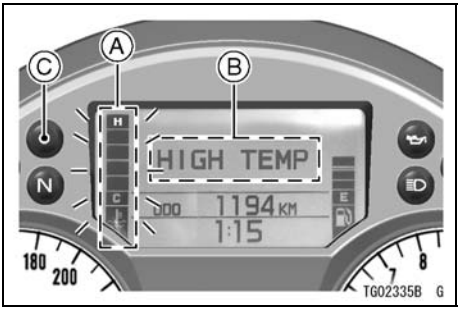
A. Posición del cambio
B. Indicador de punto muerto

NOTA

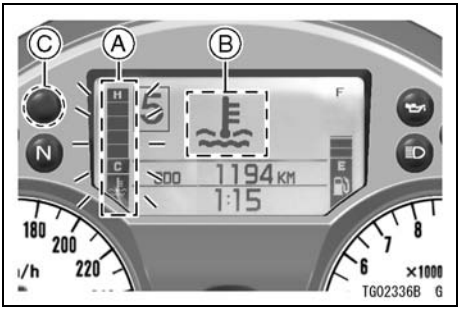
○ *Si el indicador de marcha en el indicador multifunción muestra "□", significa que no se ha cambiado correctamente a primera. Asegúrese de cambiar la marcha correctamente.*

Indicador de la temperatura del refrigerante –

La temperatura del refrigerante se indica mediante el número de segmentos que se visualizan entre C (frío) y H (caliente). Si la temperatura del refrigerante no se indica correctamente, haga revisar el indicador de temperatura del refrigerante por un concesionario autorizado Kawasaki. Los 6 segmentos se visualizan y comienzan a parpadear. Asimismo, aparecen alternativamente el aviso "HIGH TEMP" (temperatura alta) y el símbolo ( ) en el indicador multifunción. De esta forma se avisa al conductor de que la temperatura del refrigerante es demasiado alta; detenga el motor y compruebe el nivel del refrigerante en el depósito de reserva después de que el motor se haya enfriado.



A. Indicador de temperatura del refrigerante
B. Indicación “HIGH TEMP”
C. Luz de aviso



A. Indicador de temperatura del refrigerante
B. Símbolo de temperatura del refrigerante
C. Luz de aviso

AVISO

No mantenga el motor en marcha cuando todos los segmentos parpadeen y aparezcan el aviso y el símbolo de la temperatura del refrigerante. Un funcionamiento prolongado del motor producirá daños graves en él debido al sobrecalentamiento.

NOTA

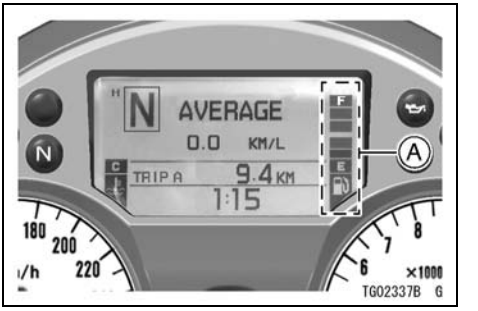
- *Cuando se mantiene pulsado el botón superior mientras se están visualizando alternativamente el mensaje de aviso "HIGH TEMP" y el símbolo de aviso () del refrigerante en el indicador multifunción, se restablece la indicación anterior de este y se ilumina la luz de aviso.*
- *El aviso y el símbolo de la temperatura del refrigerante () se visualizan rotando el aviso en el indicador multifunción cuando este muestra más de dos avisos y símbolos. Cuando el mensaje y el símbolo rotan, se puede cambiar entre uno y otro mensaje pulsando el botón superior.*

Indicador de combustible –

El nivel de combustible en el depósito se indica mediante el número de segmentos visibles. Cuando el depósito está lleno, se muestran los 6 segmentos.

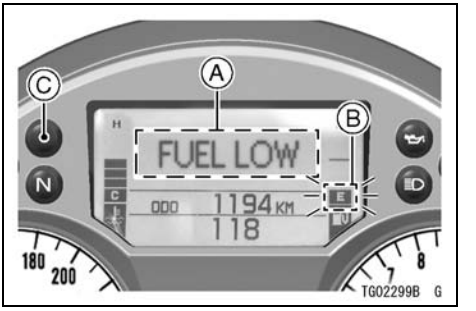
Cuando el vehículo reposa sobre el caballete lateral el indicador de nivel no muestra la cantidad exacta de combustible en el depósito. Para comprobar el nivel de combustible el vehículo tiene que estar vertical.

Si el indicador de combustible no se visualiza correctamente, haga revisar el instrumento por un concesionario autorizado Kawasaki.



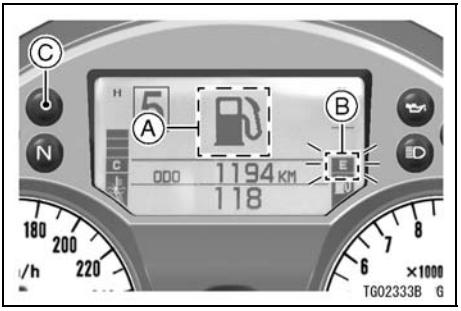
A. Indicador de combustible

A medida que disminuye el nivel de combustible en el depósito, desaparecen los segmentos uno a uno desde F (lleno) a E (vacío). Cuando solo está visible el último segmento (E), aparecen alternativamente el mensaje de aviso “FUEL LOW” (combustible bajo) y el símbolo de aviso (⛽) del combustible en el indicador multifunción. Esto significa que quedan 4,2 litros en el depósito. Ponga gasolina lo antes posible cuando el indicador multifunción muestre el último segmento (E), el aviso y el símbolo (⛽) del combustible.



A. Indicación “FUEL LOW”
B. Indicador de combustible
C. Luz de aviso

Cuando la motocicleta está apoyada sobre el soporte lateral, el indicador de combustible no podrá mostrar la cantidad exacta de combustible existente en el depósito de combustible. Para verificar el nivel de combustible, la motocicleta debe estar vertical.



A. Símbolo de aviso de combustible bajo
B. Indicador de combustible
C. Luz de aviso

NOTA

- *Cuando se mantiene pulsado el botón superior mientras se están visualizando alternativamente el aviso "FUEL LOW" y el símbolo (⛽) de combustible en el indicador multifunción, se restablece la indicación anterior de este y se ilumina la luz de aviso.*
- *El aviso y el símbolo del combustible (⛽) se visualizan rotando el aviso en el indicador multifunción cuando este muestra más de dos avisos y símbolos. Cuando el mensaje y el símbolo rotan, se puede cambiar entre uno y otro mensaje pulsando el botón superior.*

Menú de configuración

En este menú se pueden configurar los diferentes elementos del indicador multifunción.

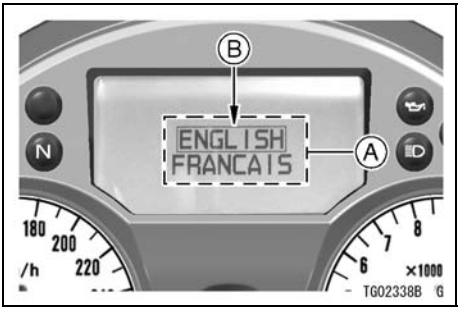
NOTA

○ *Este menú de configuración no se puede utilizar durante la marcha. Utilice el menú de configuración con el vehículo parado.*

Idioma: ENGLISH/FRANCAIS –

En el menú de selección de idioma se puede seleccionar el idioma de las indicaciones del visor multifunción entre inglés y francés.

- Pulse el botón superior y el botón inferior simultáneamente durante 2 segundos.
- Alinee el cursor y seleccione el idioma pulsando el botón inferior.
- Pulse el botón superior si desea avanzar al menú de configuración para cambiar la configuración de unidad de kilometraje, luz de régimen, luz indicadora de cambio a marcha superior, la modalidad de iluminación de la luz de régimen/luz indicadora de cambio a marcha superior o poner en hora el reloj.
- Pulse simultáneamente el botón superior y el inferior durante 2 segundos si no desea avanzar al otro menú de configuración.

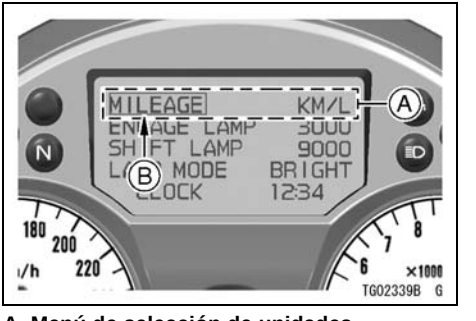


A. Menú de selección de idioma
B. Cursor

Unidades: KM/L, L/100KM, MPG USA, MPG UK –

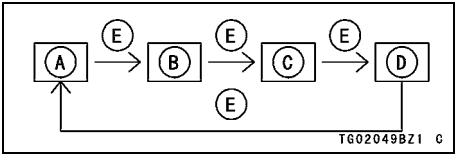
“KILOMETRAJE”

Las unidades de las indicaciones del indicador multifunción se pueden cambiar según los reglamentos locales. Antes de utilizar la motocicleta, verifique que la configuración de las unidades sea la correcta.



A. Menú de selección de unidades
B. Cursor

- Pulse el botón superior para alinear el cursor en “MILEAGE” después de seleccionar el idioma en el menú de selección de idioma.
- Mantenga pulsado el botón superior durante 2 segundos; la configuración anterior de las unidades de “MILEAGE” comienza a parpadear.
- Seleccione las unidades pulsando el botón inferior.
- Las unidades cambian en el orden siguiente.



A. KM/L
B. L/100KM
C. MPG USA
D. MPG UK
E. Pulse el botón inferior

- Pulse el botón superior para seleccionar las unidades.

NOTA

- *No utilice el vehículo si el indicador multifunción muestra las unidades incorrectas.*
- *Después de cambiar las unidades de distancia en el menú de selección, las unidades del cuentakilómetros, cuentakilómetros parciales y kilometraje en el indicador multifunción también cambian.*

Luz de régimen/luz indicadora de cambio a marcha superior /modalidad de iluminación –

“ENGAGE LAMP”, “SHIFT LAMP”, “LAMP MODE”

La luz de régimen/luz indicadora de cambio a marcha superior tiene 3 configuraciones: encendida (alta intensidad), encendida (baja intensidad) e intermitente.

Las luces de régimen/luz indicadora de cambio a marcha superior se pueden utilizar en competición. No las utilice durante la conducción diaria.

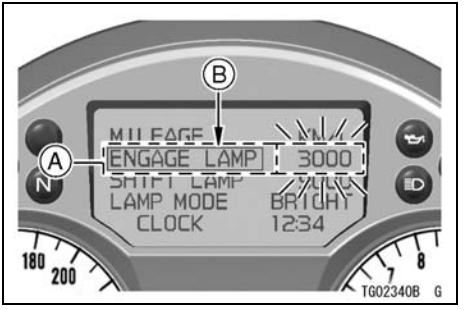
Luz de régimen

La luz de régimen se utiliza para indicar el mejor momento para que se acople el embrague en las condiciones siguientes: está puesta la 1ª; está presionada la maneta del embrague; la velocidad del vehículo es inferior a 5 km.

Para ajustar el régimen de funcionamiento de la luz de régimen en el tacómetro, haga lo siguiente con la motocicleta parada.

- Pulse el botón superior para seleccionar “ENGAGE LAMP” (luz de régimen) después de seleccionar el idioma en el menú de selección de idioma.

- Para ajustar el régimen de funcionamiento de la luz de régimen, alinee el cursor en “ENGAGE LAMP” manteniendo pulsado el botón superior durante 2 segundos. El ajuste anterior de la luz de régimen comienza a parpadear.
- Pulse el botón superior para ajustar la el régimen de funcionamiento de la luz de régimen. El régimen aumenta en incrementos de 100 r/min hasta el ajuste máximo.
- Seleccione OFF para desactivar el funcionamiento de la luz de régimen cuando no la necesite.
- El margen de ajuste de esta función es de 1.200 – 6.000 r/min.
- Cuando se ha llegado al régimen máximo de funcionamiento de la luz de régimen, el régimen vuelve al mínimo.
- Pulse el botón superior para confirmar el régimen de funcionamiento de la luz de régimen después de ajustarlo.



A. Configuración de la luz de régimen (ENGAGE LAMP)
B. Cursor

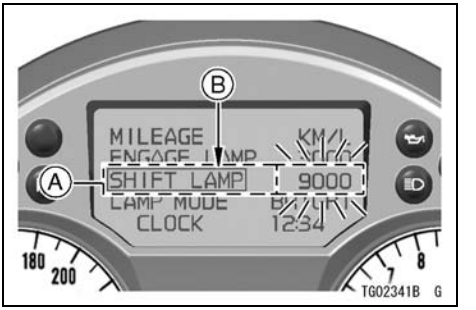
Luz indicadora de cambio a marcha superior

La luz indicadora de cambio a marcha superior puede utilizarse para indicar el momento de cambiar a una marcha superior a fin de no dañar el motor; la luz se enciende cuando el motor alcanza un régimen previamente programado.

Para ajustar el régimen de funcionamiento de la luz indicadora de cambio a marcha superior en el tacómetro, haga lo siguiente con la motocicleta parada.

- Pulse el botón superior para seleccionar “SHIFT LAMP” (luz indicadora de cambio) después de seleccionar el idioma en el menú de selección de idioma.
- Para ajustar el régimen de funcionamiento de luz indicadora de cambio a marcha superior, alinee el cursor en “SHIFT LAMP” manteniendo pulsado el botón superior durante 2 segundos. El ajuste anterior de la luz indicadora de cambio a marcha superior comienza a parpadear.
- Pulse el botón inferior para ajustar la el régimen de funcionamiento de la luz indicadora de cambio a marcha superior. El régimen aumenta en incrementos de 100 r/min hasta el ajuste máximo.
- Seleccione OFF para desactivar el funcionamiento de la luz indicadora de cambio a marcha superior cuando no la necesite.

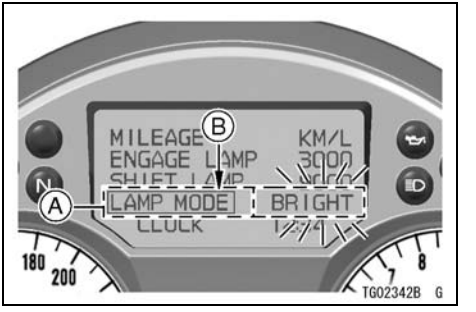
- El margen de ajuste del régimen del motor para esta función es de 7.500 – 11.000 r/min.
- Cuando se ha llegado al régimen máximo de funcionamiento de 11.000 r/min de la luz indicadora de cambio a marcha superior, el régimen vuelve al mínimo.
- Pulse el botón superior para confirmar el régimen de funcionamiento de la luz indicadora de cambio a marcha superior después de ajustarlo.



A. Configuración de la luz indicadora de cambio a marcha superior (SHIFT LAMP)
B. Cursor

Cambio de la modalidad de iluminación

- Pulse el botón superior para alinear el cursor en “LAMP MODE” después de seleccionar el idioma en el menú de selección de idioma.
- Mantenga pulsado el botón superior durante 2 segundos; la modalidad de iluminación anterior de “LAMP MODE” comienza a parpadear.
- Para cambiar la modalidad de iluminación de la luz de régimen/luz indicadora de cambio a marcha superior, pulse el botón inferior y la modalidad de iluminación en “LAMP MODE” cambiará entre encendida (alta intensidad), encendida (baja intensidad) e intermitente cuando la luz de régimen/luz indicadora de cambio a marcha superior se ilumine en el tacómetro.
- Pulse el botón superior para confirmar la modalidad de iluminación de la luz de régimen/luz indicadora de cambio a marcha superior después de seleccionarla.



A. LAMP MODE (modalidad de iluminación)
B. Cursor

⚠ ADVERTENCIA

Si no se observa la carretera de forma apropiada, aumentan las posibilidades de sufrir un accidente. No se concentre en la luz de cambio dejando de mirar a la carretera; utilice la visión periférica.
Cuando reduzca de marcha, no cambie a una velocidad tan alta que las r/min del motor suban de golpe excesivamente. No sólo pueden producirse daños en el motor, sino que la rueda trasera podría patinar y provocar un accidente. La reducción de marcha debe realizarse por debajo de las 5.000 r/min para cada marcha.

NOTA

- *Si mantiene pulsado el botón inferior, el régimen de funcionamiento de la luz de régimen/luz de cambio aumenta de forma continua.*
- *Cuando se desconecta la batería se restablece la configuración predeterminada de régimen del motor y modalidad de iluminación.*

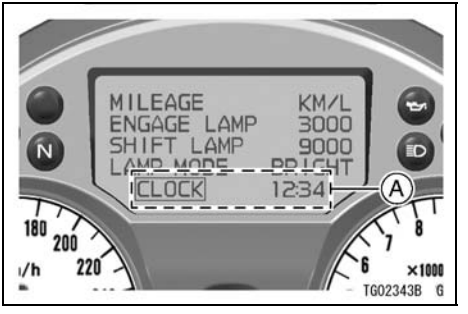
AVISO

Se debe evitar que el régimen del motor penetre en la zona roja; en dicha zona, el motor se sobrecarga y puede sufrir daños graves.

Reloj –

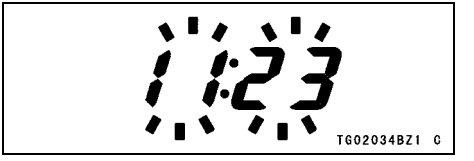
“RELOJ”

- Pulse el botón superior para alinear el cursor en “CLOCK” después de seleccionar el idioma en el menú de selección de idioma.

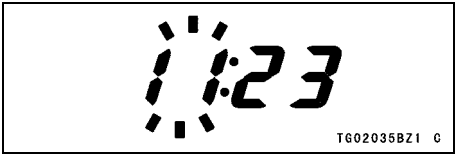


A. Indicación “CLOCK”

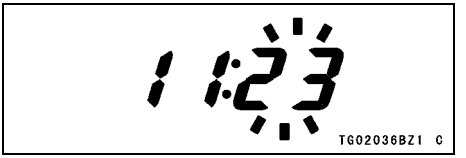
- Pulse el botón superior durante 2 segundos. Los indicadores de horas y minutos comienzan a parpadear.



- Pulse el botón inferior. Cuando solo parpadeen las horas, pulse el botón superior para adelantarlas.



- Pulse el botón superior. Las horas dejan de parpadear y comienzan a hacerlo los minutos. Pulse el botón superior para adelantar los minutos.



- Pulse el botón inferior. Las horas y los minutos comienzan a parpadear de nuevo.
- Pulse el botón superior. Los números dejan de parpadear y el reloj se pone en marcha.

NOTA

- *Al pulsar el botón superior, las horas o los minutos aumentan uno a uno. Si se mantiene pulsado el botón, las horas o los minutos aumentan de forma continuada.*
- *El reloj sigue funcionando con normalidad gracias a la energía de reserva cuando se ha quitado el contacto.*
- *Si se desconecta la batería, el reloj se reinicia en 1:00 y empieza a funcionar de nuevo al conectar la batería.*

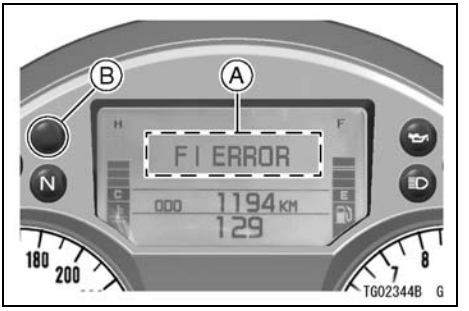
Luz de indicador o de aviso:
N: Cuando el cambio se encuentra en punto muerto, el indicador de punto muerto se enciende.

: Cuando el faro delantero está en posición de luz de carretera, el indicador de luz de carretera está encendido.

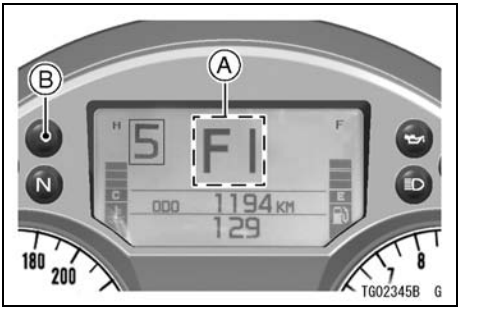
: Cuando el interruptor de los intermitentes se pulsa hacia la izquierda o hacia la derecha, el indicador del intermitente parpadea.

: La luz de aviso de la presión del aceite se enciende cada vez que dicha presión está peligrosamente baja o cuando está puesto el contacto en ON sin que el motor esté en marcha; se apaga cuando la presión del aceite de motor es suficientemente alta. Consulte el capítulo “MANTENIMIENTO Y AJUSTES” para obtener información más detallada acerca del aceite del motor.

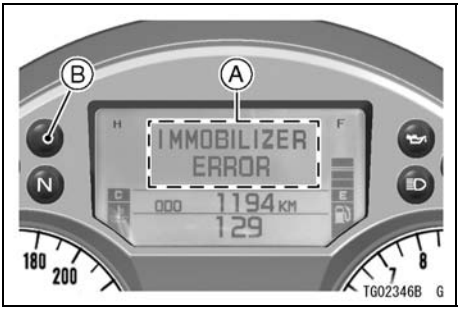
Luz de aviso: La luz de aviso se enciende al tiempo que se visualiza el mensaje cuando hay un problema en el sistema de inyección digital (DFI) o en el sistema inmovilizador. Si se produce un fallo en el sistema de inyección digital, la luz de aviso se enciende y el indicador multifunción muestra alternativamente el mensaje de aviso de FI (inyección) “FI ERROR” y el símbolo de aviso (FI); si se produce un fallo en el sistema inmovilizador, la luz de aviso parpadea y el indicador multifunción muestra alternativamente el mensaje de aviso del sistema inmovilizador “IMMOBILIZER ERROR” y el símbolo de aviso del sistema inmovilizador ( ). Si la luz de aviso se enciende o parpadea y aparecen el mensaje y el símbolo de aviso, haga revisar el sistema DFI o el sistema inmovilizador en un concesionario autorizado Kawasaki.



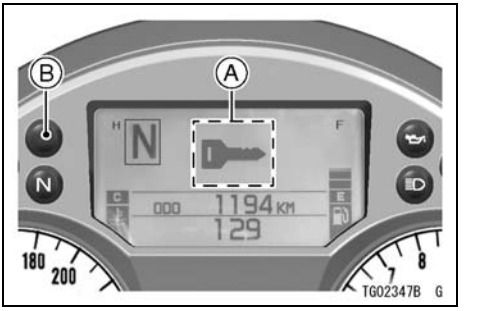
A. Indicación “FI ERROR”
B. Luz de aviso



A. Símbolo de aviso de FI (inyección)
B. Luz de aviso



A. Indicación “IMMOBILIZER ERROR”
B. Luz de aviso (intermitente)



A. Símbolo de aviso del sistema inmovilizador
B. Luz de aviso

NOTA

- *Cuando se pulsa el botón inferior manteniendo pulsado el botón superior mientras se están visualizando alternativamente el mensaje y el símbolo de aviso en el indicador multifunción pero la luz de aviso no se ha encendido, el indicador multifunción vuelve a mostrar la indicación anterior y la luz de aviso se enciende para indicar que se ha dejado de visualizar el mensaje.*
- *El mensaje y el símbolo de aviso se visualizan rotando el mensaje en el indicador multifunción cuando este muestra más de dos mensajes y símbolos. Cuando el mensaje y el símbolo rotan, se puede cambiar entre uno y otro mensaje pulsando el botón superior.*

Cuando la llave se gira a la posición "OFF", la luz de aviso comienza a parpadear para indicar que el sistema inmovilizador está activado. Transcurridas 24 horas, la luz de aviso deja de parpadear aunque el sistema inmovilizador sigue activado.

La luz de aviso parpadea si se utiliza una llave que no está codificada correctamente o si se produce una comunicación incorrecta entre la antena y la llave. Sin embargo, cuando se utiliza la llave con el código correcto o la comunicación es correcta, el indicador de aviso no parpadea.

NOTA

- *El parpadeo de la luz de aviso puede activarse o desactivarse. Mantenga pulsados los botones superior y inferior simultáneamente durante más de dos segundos antes de que transcurran veinte segundos después de*

girar la llave de contacto a la posición "OFF"; la luz de aviso no parpadeará.

- *El parpadeo de la luz de aviso no se puede desactivar si está indicando un problema en el sistema de inyección o en el sistema inmovilizador. Si no se puede desactivar el parpadeo de la luz de aviso, es posible que haya un problema en el sistema de inyección o en el sistema inmovilizador. En tal caso, haga revisar el sistema de inyección o el sistema inmovilizador en un concesionario autorizado Kawasaki.*
- *Cuando la batería se conecta, el parpadeo de la luz de aviso se activa de modo predeterminado.*
- *Cuando el voltaje de la batería está bajo (menos de 12 V), el parpadeo de la luz de aviso se detiene automáticamente para evitar la descarga excesiva de la batería.*

(ABS) : La luz indicadora del ABS (del inglés "Anti-lock Brake System", sistema antibloqueo de frenos) en el tacómetro se enciende cuando se da el contacto y se apaga en cuanto la motocicleta comienza a moverse. Si el ABS funciona correctamente, permanece apagada. Pero si ocurre algún problema con el ABS, el indicador se enciende y permanece encendido. Cuando la luz indicadora está encendida, el ABS no funciona; no obstante, a pesar de que el ABS falle, el sistema de frenos convencional seguirá funcionando con normalidad.

Para obtener información más detallada acerca del ABS, consulte el apartado "Sistema antibloqueo de frenos (ABS)" en el capítulo "CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA".

Llave

Esta motocicleta dispone de una llave de combinación, que se utiliza para el interruptor principal o el bloqueo de la dirección, el bloqueo del asiento y el tapón del depósito de combustible.

Sistema inmovilizador

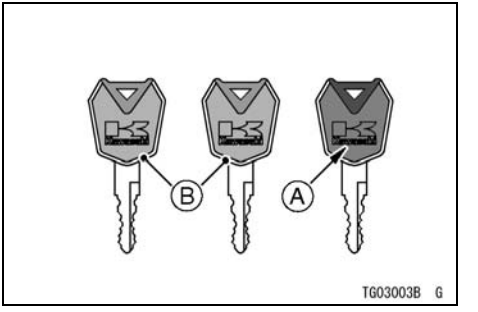
Esta motocicleta está equipada con un sistema inmovilizador que la protege de los robos. Cuenta con una llave maestra con la cabeza roja y otras dos de repuesto con cabezas negras. Kawasaki recomienda encarecidamente no usar la llave maestra para uso diario. Guárdela junto con la etiqueta de la llave en un lugar seguro. Si se pierde la llave maestra, será imposible registrar nuevos códigos en las llaves de repuesto en la unidad de control electrónico. Si desea hacer copias de las llaves de repuesto, lleve el vehículo, la llave maestra y las de repuesto a un concesionario autorizado Kawasaki para que las vuelvan a registrar. Se pueden registrar a la vez hasta cinco llaves de repuesto con el sistema inmovilizador.

AVISO

No ponga dos llaves del sistema inmovilizador en el mismo llavero.
No sumerja las llaves en agua.
No exponga las llaves a temperaturas excesivamente altas.
No coloque las llaves cerca de imanes.
No coloque elementos pesados sobre ellas.
No aplaste las llaves ni altere su forma.
No desmonte la parte de plástico de las llaves.
No deje caer las llaves ni las golpee.
Si pierde una llave, será necesario volver a registrar las llaves en un concesionario autorizado para evitar la posibilidad de robo.

AVISO

Si se pierde la llave maestra, un concesionario autorizado Kawasaki tendrá que sustituir la ECU, pedir una nueva llave maestra y registrar las de repuesto.



A. Llave maestra (roja)
B. Llaves de repuesto (negras)

- Llave maestra:
  Las llaves maestras no pueden duplicarse.
- Llaves:
  Puede registrar un máximo de 5 llaves a la vez.

Si se utiliza una llave codificada incorrectamente o la comunicación entre la ECU y la llave no es correcta, el motor no arranca y la luz de aviso parpadea.

Cuando la llave se gira a la posición "OFF", la luz de aviso comienza a parpadear para indicar que el sistema inmovilizador está activado. Transcurridas 24 horas, la luz de aviso dejará de parpadear aunque el sistema inmovilizador seguirá estando activado.

Si se pierde la llave maestra, resultará imposible registrar nuevos códigos de llaves de repuesto. Si se pierden todas, es necesario sustituir la ECU.

NOTA

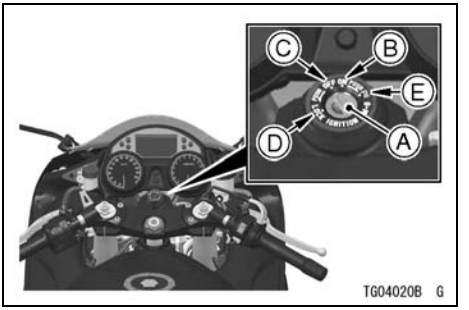
- *El modo de parpadeo de la luz de aviso puede definirse en modo activado o desactivado. Mantenga pulsados los botones superior y inferior simultáneamente durante más de dos segundos antes de que transcurran veinte segundos después de girar la llave de contacto a la posición "OFF"; la luz de aviso no parpadeará.*
- *Cuando la batería se conecta, el parpadeo de la luz de aviso se activa de modo predeterminado.*
- *Cuando el voltaje de la batería está bajo (por debajo de 12 V), el parpadeo de la luz de aviso se apaga automáticamente para evitar la descarga excesiva de la batería.*

Cumplimiento con la directiva de la CE

El sistema inmovilizador cumple con la directiva R & TTE (equipos de radio y terminales de telecomunicaciones y el reconocimiento mutuo de su conformidad).

Interruptor principal/bloqueo de la dirección

Se trata de un interruptor accionado mediante una llave con cuatro posiciones. La llave se puede quitar del interruptor cuando se encuentra en posición OFF, LOCK (bloquear) o P (aparcar).

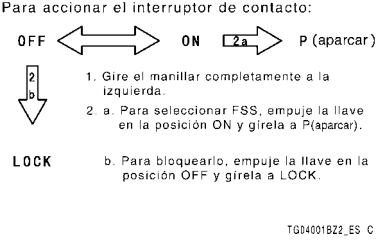


A. Interruptor principal/bloqueo de la dirección
B. Posición ON
C. Posición OFF
D. Posición LOCK
E. Posición P (aparcar)

OFF	Motor parado. Todos los circuitos eléctricos desactivados.
ON	Motor en marcha. Se pueden utilizar todos los equipos eléctricos.
LOCK	La dirección está bloqueada. Motor parado. Todos los circuitos eléctricos desactivados.
P (aparcar)	La dirección está bloqueada. Motor parado. Luces traseras y de la matrícula encendidas. Los demás circuitos eléctricos están cortados.

NOTA

- *Las luces de posición y la luz de la matrícula están encendidas siempre que la llave de contacto se encuentra en la posición ON. Se encenderá el faro al soltar el botón de arranque tras poner en marcha el motor. Para evitar que la batería se descargue, arranque siempre el motor inmediatamente después de girar la llave de contacto a la posición "ON".*
- *Si mantiene la posición P (aparcar) durante un periodo de tiempo largo, la batería puede descargarse por completo.*
- *Una vez que la llave de contacto se haya girado a la posición "OFF" y cuando vuelva a girarla a la posición "ON", gire la llave de contacto a la posición "ON" después de que hayan transcurrido algunos segundos. Cuando gira la llave de contacto de la posición "OFF" a la de "ON" inmediatamente, es posible que el sistema inmovilizador de esta motocicleta no reconozca correctamente la llave de contacto.*


Para accionar el interruptor de contacto:
OFF
ON
2a
P (aparcar)
2
b
1. Gire el manillar completamente a la izquierda.
2. a. Para seleccionar FSS, empuje la llave en la posición ON y gírela a P(aparcar).
LOCK
b. Para bloquearlo, empuje la llave en la posición OFF y gírela a LOCK.
TG04001BZ2_ES C

Interruptores derechos del manillar

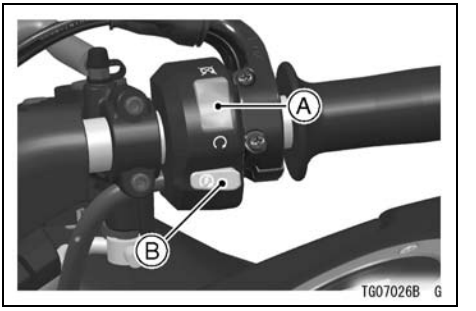
Interruptor de paro del motor:

Además del interruptor principal, el interruptor de paro del motor debe situarse en la posición ⟳ para que la motocicleta pueda funcionar.

El interruptor de paro del motor se utiliza en casos de emergencia. Si alguna emergencia exige detener el motor, mueva este interruptor a la posición ⊗ .

NOTA

○ *Aunque con el interruptor de paro del motor este se para, no se desconectan todos los circuitos eléctricos. Generalmente, debe utilizarse el interruptor de contacto para parar el motor.*



A. Interruptor de paro del motor
B. Botón de arranque

Botón de arranque:

El botón de arranque acciona el arranque eléctrico cuando la transmisión está en punto muerto.

Consulte en el apartado “Arranque del motor” en el capítulo “CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA” las instrucciones de arranque.

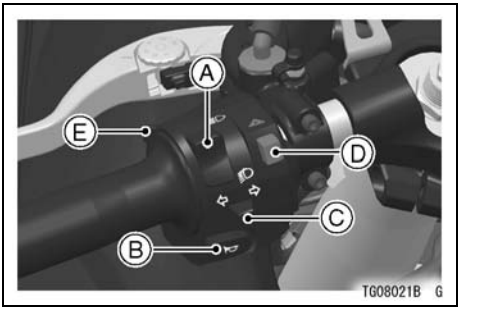
Interruptores izquierdos del manillar

Interruptor de luces:

Se pueden seleccionar las luces de carretera o de cruce con el interruptor de luces. Cuando el faro delantero está en posición de luz de carretera (≡D), la luz del indicador de luz de carretera está encendida.

Luz de carretera.....(≡D)

Luz de cruce.....(≡D)



A. Interruptor de luces
B. Interruptor de los intermitentes
C. Botón de la bocina
D. Interruptor de emergencia
E. Botón de ráfagas

Interruptor de los intermitentes:

Cuando el interruptor de los intermitentes se pulsa hacia la izquierda (⇦) o hacia la derecha (⇨), el indicador del intermitente correspondiente parpadea.

Para que dejen de parpadear, presione el interruptor.

Botón de bocina:

Al pulsar el botón de bocina, ésta suena.

Interruptor de emergencia:

Si una emergencia precisa que se detenga en el arcén de una autopista, encienda las luces de emergencia para avisar a los demás conductores de su posición.

Pulse el interruptor de emergencia con el interruptor principal en la posición ON o P (aparcar). Todos los intermitentes y las luces del indicador de intermitente parpadearán.

AVISO

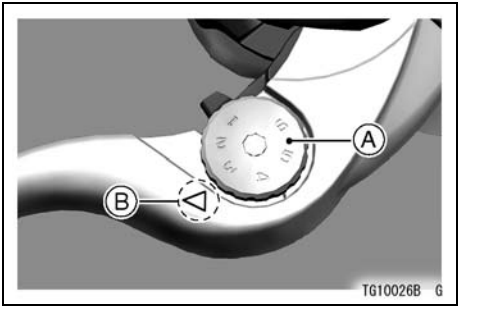
Tenga cuidado de no utilizar las luces de emergencia durante más de 30 minutos ya que la batería podría descargarse por completo.

Botón de ráfagas:

Cuando se pulsa el botón de ráfagas, la luz de carretera (luz de adelantamiento) se enciende para indicar al conductor del vehículo precedente que está a punto de adelantarle. La luz de adelantamiento se apaga en cuanto se suelta el botón.

Regulador de las manetas de freno/embrague

La maneta de y la de embrague disponen de un regulador. El regulador de la maneta del freno tiene 6 posiciones y el de la maneta del embrague 5, de modo que la posición de la maneta puede ajustarse a las manos del conductor. Empuje la maneta hacia adelante y gire el regulador para alinear el número con la flecha del soporte de la maneta del freno y la marca triangular del soporte de la maneta del embrague. La distancia entre el puño y la maneta suelta es mínima en el número 6 para la maneta del freno y en el número 5 para la maneta del embrague y máxima en el número 1 para ambas.

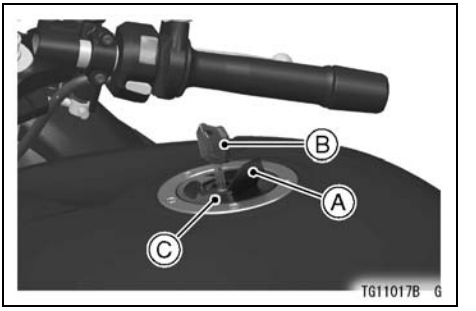


A. Regulador
B. Marca

Tapón del depósito de combustible

Para abrir el tapón del depósito de combustible, tire hacia arriba de la cubierta del orificio para la llave. Introduzca la llave de contacto en el tapón del depósito de combustible y gire la llave hacia la derecha.

Para cerrar el tapón, empújelo para colocarlo en su sitio con la llave puesta. La llave se puede quitar girándola hacia la izquierda hasta su posición inicial.



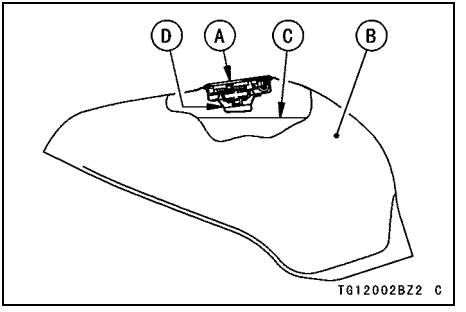
A. Cubierta del orificio de la llave
B. Llave de contacto
C. Tapón del depósito de combustible

NOTA

- *El tapón del depósito de combustible no se puede cerrar si la llave no está puesta y ésta no se puede quitar a menos que el tapón se haya cerrado correctamente.*
- *No empuje con la llave para cerrar el tapón o éste no se podrá cerrar.*

Depósito de combustible

El octanaje de la gasolina recomendado se indica en el depósito de combustible. Evite llenar el depósito bajo la lluvia o en lugares con mucho polvo, ya que podría contaminar el combustible.



A. Tapón del depósito
B. Depósito de combustible
C. Nivel superior
D. Boca de llenado

⚠ ADVERTENCIA

La gasolina es extremadamente inflamable y puede explotar en determinadas condiciones, con el consiguiente riesgo de quemaduras graves. Gire el interruptor de contacto a la posición "OFF". No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y de que no exista riesgo alguno de que se produzcan llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama piloto.
No llene nunca el depósito hasta arriba. Si llena el depósito hasta arriba, el calor puede provocar la expansión del combustible, el cual se desbordará por los respiraderos del tapón. Tras repostar, verifique que el tapón del depósito quede bien cerrado.
Si se derrama gasolina fuera del depósito, límpiela inmediatamente.

Combustible:

El motor de su Kawasaki está diseñado para que sólo se utilice con gasolina sin plomo con un octanaje mínimo de RON 95.

AVISO

No use gasolina con plomo ya que dañaría el catalizador. (Para obtener más información, consulte el apartado "Catalizador" del capítulo "CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA".)

Octanaje

El octanaje de una gasolina es la medida de la resistencia de esta a la detonación o "autoencendido". El término que se suele utilizar para describir el octanaje de una gasolina es el RON (octanaje Research). Utilice siempre gasolina con un octanaje igual o superior a RON 95.

NOTA

○ *Si nota "golpeteos" o "ruidos", use una marca diferente de gasolina o con un octanaje mayor.*

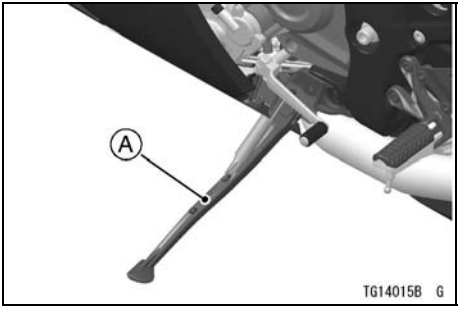
AVISO

Use únicamente gasolina con un octanaje mínimo de 95 para evitar daños graves al motor.

Caballete

Caballete lateral

La motocicleta está equipada con un caballete lateral.



A. Caballete lateral

NOTA

○ *Cuando utilice el caballete lateral, gire el manillar hacia la izquierda.*

Siempre que se use el caballete lateral, tenga como norma levantar el caballete hasta arriba del todo antes de sentarse en la motocicleta.

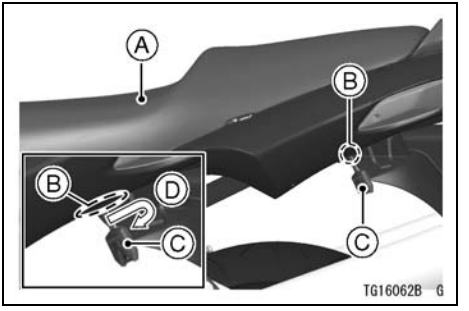
NOTA

○ *La motocicleta está equipada con un interruptor de caballete lateral. El interruptor se ha diseñado de manera que el motor no se pondrá en marcha si hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado.*

Asiento

Desmontaje del asiento

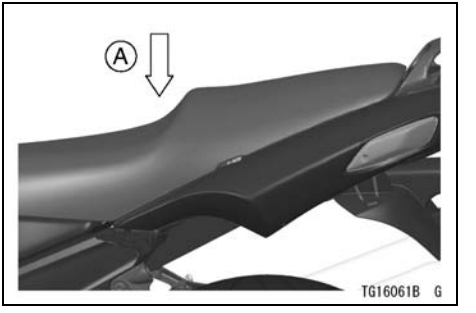
Extraiga el asiento introduciendo la llave de contacto en la cerradura del mismo y girándola hacia la izquierda.



A. Asiento
B. Cerradura del asiento
C. Llave de contacto
D. Girar a la derecha

NOTA

○ *Si cuesta extraer el asiento, verifique que la llave esté introducida a fondo en la cerradura y gírela a la derecha mientras empuja con fuerza hacia abajo la parte central del asiento.*

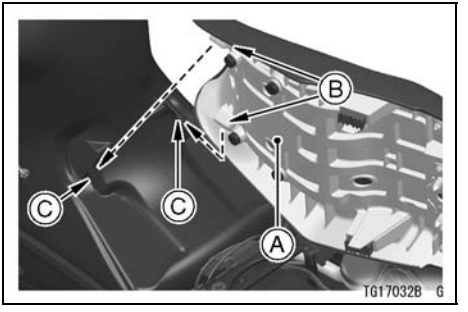


A. Empujar hacia abajo.

Montaje del asiento

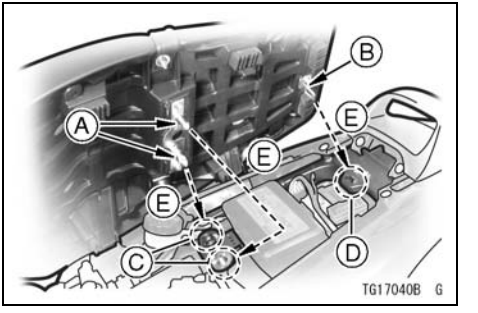
Monte el asiento en el orden inverso al de desmontaje.

- Introduzca los soportes a cada lado del depósito de combustible en las ranuras de la parte delantera asiento.



A. Asiento
B. Ranura
C. Soporte

- Introduzca los salientes de la parte central del asiento en las ranuras del bastidor y el gancho de la parte trasera del asiento en la ranura situada en el extremo posterior del bastidor.



A. Salientes
B. Gancho
C. Ranura (parte central del bastidor)
D. Ranura (extremo posterior del bastidor)
E. Introducir

- Empuje hacia abajo la parte central del asiento hasta que oiga un chasquido.
- Tire hacia arriba por el extremo posterior del asiento para comprobar si está bien bloqueado.

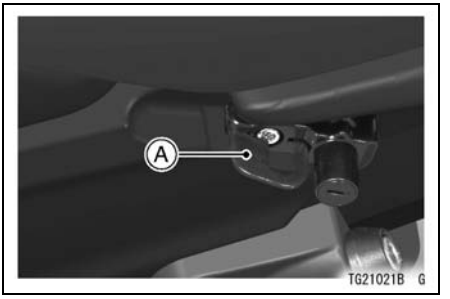
Gancho/cables de sujeción del casco

Los cascos se pueden sujetar a la motocicleta con el gancho (situado en la parte superior izquierda de la estribera del pasajero) y el cable (situado debajo del asiento).

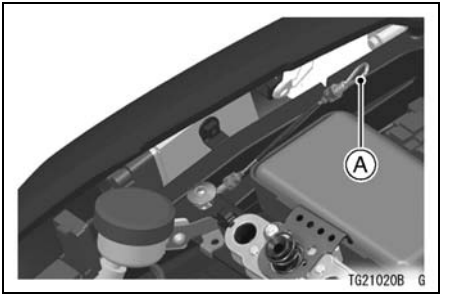
El gancho para el casco se puede desbloquear introduciendo la llave de contacto en la cerradura y girándola a la derecha.

⚠ ADVERTENCIA

Llevar cascos sujetos a los ganchos durante la marcha puede ocasionar un accidente al distraer al conductor o interferir en el manejo normal del vehículo. No conduzca la motocicleta con el casco sujeto a los ganchos.



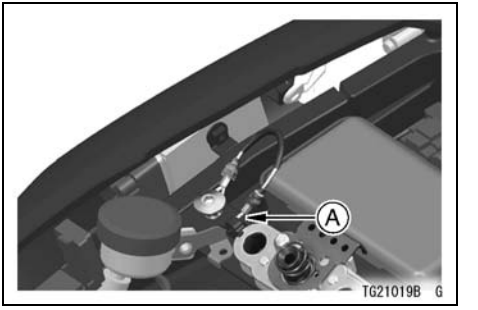
A. Ganchos para el casco



A. Cable de sujeción del casco

NOTA

○ *El cable de sujeción del casco se puede utilizar como se muestra en la figura.*



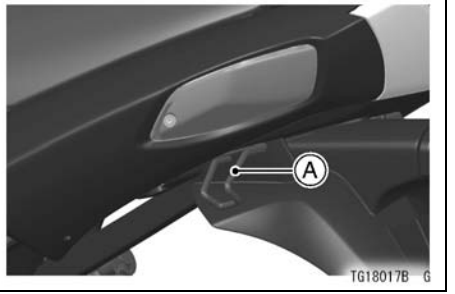
A. Cable de sujeción del casco

Ganchos para atar

Cuando enganche objetos ligeros al asiento, utilice los ganchos específicos situados a la derecha y a la izquierda debajo del asiento del pasajero.

AVISO

No lleve un pasajero o equipaje sobre la cubierta del asiento del pasajero, pues esta puede romperse.

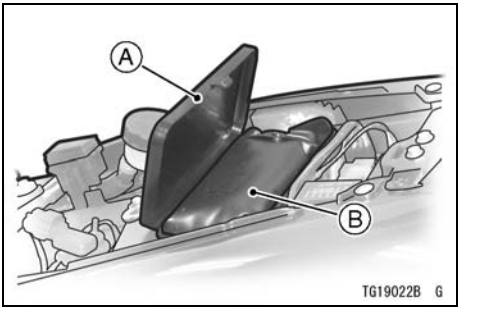


A. Ganchos para atar

Compartimento del juego de herramientas

El compartimento del juego de herramientas se encuentra debajo del asiento.

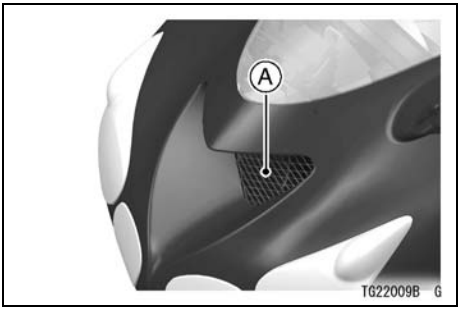
Este juego incluye las herramientas necesarias para realizar reparaciones en carretera, reglajes y algunos procedimientos de mantenimiento que se explican en este manual. Guarde en juego de herramientas en esta caja.



A. Compartimento del juego de herramientas
B. Juego de herramientas

Toma de aire

La toma de aire permite que el aire entre en el sistema de combustible. Impida siempre que se restrinja el caudal de aire en la toma. De no hacerlo, se reduciría el rendimiento de la máquina y aumentarían las emisiones del tubo de escape.



A. Toma de aire

RODAJE

Los 1.600 primeros kilómetros que recorre la motocicleta se consideran el periodo de rodaje. Si la motocicleta no se utiliza con cuidado durante este periodo, es muy posible que, tras unos miles de kilómetros, más que “acondicionar” el vehículo lo haya “estropeado”.

Deben tenerse en cuenta las siguientes reglas durante el rodaje.

- La tabla muestra la velocidad máxima recomendada del motor durante el periodo de rodaje.

Distancia recorrida	Velocidad de motor máxima
0 – 800 km	4.000 r/min
800 – 1.600 km	6.000 r/min

- No empiece a moverse ni acelere el motor justo después de ponerlo en marcha, incluso si el motor está caliente. Mantenga el motor arrancado durante dos o tres minutos al ralentí para que el aceite pueda llegar a todas las partes del motor.
- No acelere el motor mientras la transmisión esté en punto muerto.

⚠ ADVERTENCIA

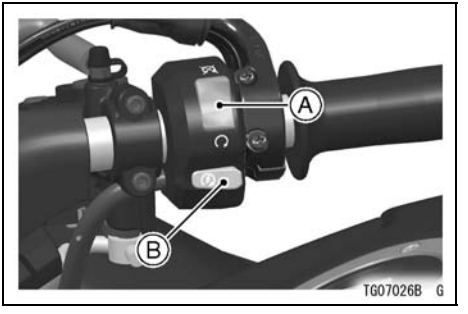
Los neumáticos nuevos resbalan más y pueden provocar pérdidas de control y lesiones.
Es necesario un periodo de rodaje de 160 km para establecer la tracción normal de los neumáticos. Durante este recorrido, evite frenar y acelerar de manera brusca o a fondo, así como tomar las curvas con brusquedad.

Además de lo expresado anteriormente, a los 1.000 km es fundamental que el propietario realice una primera revisión de mantenimiento en un concesionario autorizado Kawasaki.

CÓMO CIRCULAR CON LA MOTOCICLETA

Arranque del motor

- Compruebe que el interruptor de paro del motor se encuentra en la posición ↺ .



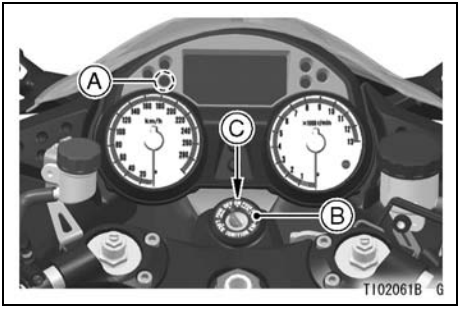
A. Interruptor de paro del motor
B. Botón de arranque

- Gire la llave a la posición de encendido (“ON”).

NOTA

○ *Si la llave de contacto se ha girado hasta la posición “OFF”, espere unos momentos (aproximadamente 5 segundos) antes de volver a girar la llave a la posición “ON”. Cuando gira la llave de contacto de la posición “OFF” a la de “ON” inmediatamente, es posible que el sistema inmovilizador de esta motocicleta no reconozca correctamente la llave de contacto.*

● Verifique que el cambio se encuentre en punto muerto.



A. Luz del indicador de punto muerto
B. Interruptor de contacto
C. Posición ON

NOTA

○ *La motocicleta se halla equipada con un sensor de caída del vehículo, que hace que el motor se detenga automáticamente y que la luz del indicador de inyección de combustible parpadee cuando la motocicleta se cae. Tras enderezar la motocicleta, en primer lugar, gire la llave de contacto hasta la posición "OFF" y vuelva a colocarla en la posición "ON" antes de arrancar el motor.*

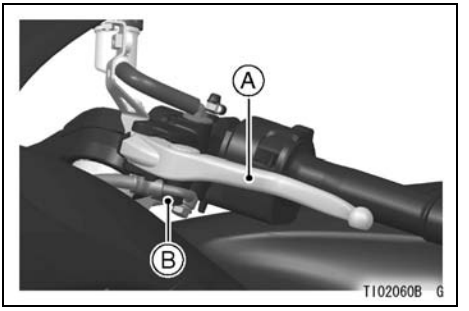
- Después de comprobar el correcto funcionamiento de los instrumentos, y soltando el acelerador, pulse el botón de arranque.

AVISO

No accione el motor de arranque continuamente durante más de cinco segundos o se sobrecalentará y la batería se descargará temporalmente. Espere 15 segundos entre cada una de las veces que accione el motor de arranque para dejar que se enfríe y que la batería se recupere.

NOTA

○ *La motocicleta se encuentra equipada con un interruptor del paro motor. El interruptor se ha diseñado de manera que el motor no se pondrá en marcha si hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado. No obstante, el motor se puede arrancar si se tira de la maneta del embrague y el caballete lateral está subido totalmente.*



A. Maneta del embrague
B. Interruptor del paro motor

AVISO

No mantenga el motor al ralentí durante más de cinco minutos o se calentará en exceso y podría dañarse.

Arranque mediante puente

Si se queda “sin batería”, deberá quitarla y cargarla. Si no es viable, se puede utilizar una dinamo auxiliar de 12 voltios y cables para puentear y arrancar el motor.

⚠ PELIGRO

El ácido de la batería genera gas hidrógeno que es inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Se encuentra siempre en las baterías, aunque estén descargadas. Mantenga cualquier llama o chispa (cigarrillos) apartadas de la batería. Protéjase los ojos mientras manipule la batería. En el caso de que el ácido de la batería entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa, lave las zonas afectadas con agua inmediatamente durante cinco minutos como mínimo. Acuda a un médico.

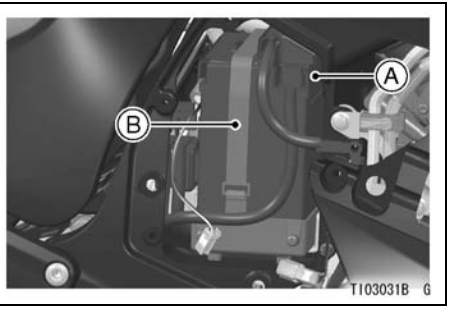
Conexión de los cables de puentear

- Asegúrese de que la llave de contacto se encuentra en la posición “OFF”.
- Levante ligeramente la bandeja de la batería (consulte el apartado “Batería” en el capítulo “MANTENIMIENTO Y AJUSTES”).

AVISO

Evite que la batería se caiga de la motocicleta cuando la desmonte. No tire con fuerza de la bandeja de la batería, pues podría dañar los cables.

- Desenganche la correa de goma y levante la tapa superior de la batería.

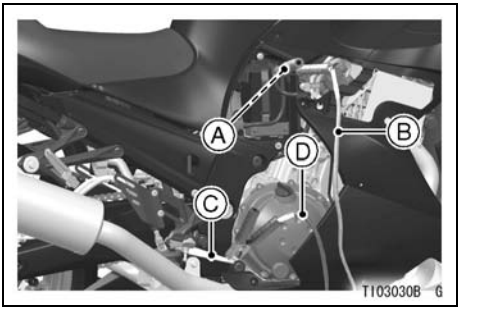


A. Tapa superior de la batería
B. Correa de goma

- Conecte un cable de puentear desde el terminal positivo (+) de la dinamo auxiliar al terminal positivo (+) de la batería de la motocicleta.
- Mueva ligeramente atrás la bandeja de la batería y conecte el terminal (–).

AVISO

Evite tocar la platina del cable puente del terminal positivo de la batería al bastidor, ya que puede provocar un cortocircuito.



A. Terminal positivo (+) de la batería de la motocicleta
B. Desde terminal positivo (+) de la batería auxiliar
C. Pedal de freno trasero
D. Desde terminal negativo (–) de la batería auxiliar

- Conecte otro cable de puentear desde el terminal negativo (–) de la batería auxiliar al pedal del freno trasero de la motocicleta o a otra superficie metálica sin pintar. No utilice el terminal negativo (–) de la batería.

⚠ ADVERTENCIA

Las baterías contienen ácido sulfúrico que puede provocar quemaduras; asimismo, genera hidrógeno, un gas muy explosivo. No efectúe esta última conexión en la batería. Evite juntar el cable positivo con el negativo y no se incline sobre la batería cuando efectúe esta última conexión. No conecte el cable a una batería helada. Podría explotar. No invierta la polaridad conectando positivo (+) con negativo (–), ya que la batería podría explotar y ocasionar daños graves en el sistema eléctrico.

- Siga el procedimiento de arranque de motor estándar.

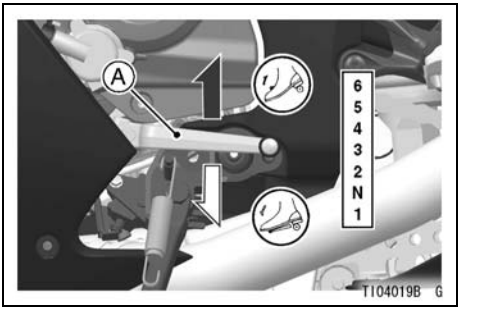
AVISO

No accione el motor de arranque continuamente durante más de cinco segundos o se sobrecalentará y la batería se descargará temporalmente. Espere 15 segundos entre cada una de las veces que accione el motor de arranque para dejar que se enfríe y que la batería se recupere.

- Una vez arrancado el motor, desconecte los cables de puentear. Desconecte primero el cable negativo (–) de la motocicleta.
- Vuelva a montar las piezas desmontadas.
- Compruebe que los cables estén situados correctamente (consulte el apartado “Batería” en el capítulo “MANTENIMIENTO Y AJUSTES”).

Inicio de la marcha

- Compruebe que el caballete lateral esté subido.
- Ariete la maneta del embrague.
- Ponga la primera marcha.
- Acelere un poco y empiece a soltar la maneta del embrague muy lentamente.
- A medida que el embrague se acople, acelere un poco más para suministrar al motor el combustible necesario para impedir que se pare.



A. Pedal de cambio

NOTA

○ *La motocicleta está equipada con un interruptor de caballete lateral. El interruptor se ha diseñado de manera que el motor no se pondrá en marcha si hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado.*

Cambio de marchas

- Suelte el acelerador mientras tira de la maneta del embrague.
- Cambie a la siguiente marcha más alta o más baja.

⚠ ADVERTENCIA

Al reducir a una marcha inferior a alta velocidad se produce un aumento excesivo de las revoluciones que puede dañar el motor; asimismo, puede hacer que la rueda trasera patine, con el consiguiente riesgo de accidente.
El cambio a una marcha inferior debe efectuarse por debajo de las velocidades que se indican en la tabla para cada marcha.

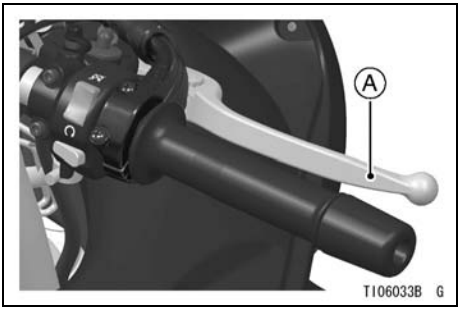
- Accione el acelerador parcialmente mientras suelta la maneta del embrague.

NOTA

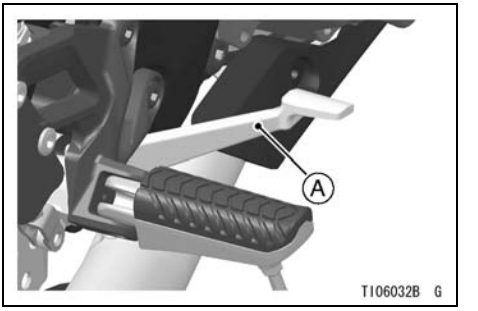
○ *La transmisión se encuentra equipada con un mecanismo localizador del punto muerto positivo. Si la motocicleta está parada, la transmisión no puede cambiar a punto muerto desde la primera marcha. Para usar este mecanismo localizador del punto muerto positivo, reduzca a primera; después, levante el pedal de cambio mientras está parado. La transmisión cambiará a punto muerto.*

Frenado

- Suelte el acelerador por completo, permanezca con el embrague acoplado (salvo si se va a cambiar de marcha) de manera que el motor ayude a ir frenando la motocicleta.
- Reduzca una marcha cada vez, de manera que la primera marcha esté puesta cuando vaya a detenerse por completo.
- Cuando se detenga, accione siempre ambos frenos al mismo tiempo. Por regla general, el freno delantero debe accionarse un poco más que el trasero. Reduzca la marcha o desembrague totalmente cuando sea necesario para evitar que el motor se detenga.
- Nunca bloquee los frenos o éstos patinarán. Al tomar las curvas, es mejor no frenar del todo. Reduzca la velocidad antes de penetrar en la curva.
- Incluso en el caso de motocicletas equipadas con ABS, si se frena al tomar la curva, la rueda puede patinar. Cuando tome una curva, se recomienda limitar el frenado a accionar de forma suave ambos frenos pero sin frenar del todo. Reduzca la velocidad antes de penetrar en la curva.
- En el caso de frenados de emergencia, descarte reducir de marcha y concéntrese en accionar los frenos tan fuerte como sea posible sin derrapar.



A. Maneta del freno delantero



A. Pedal de freno trasero

Sistema antibloqueo de frenos (ABS)

El sistema ABS se ha diseñado para evitar que las ruedas se bloqueen al frenar de forma brusca mientras se circula en línea recta. El sistema ABS regula automáticamente la fuerza de frenado. Al lograr, de manera intermitente, fuerza de agarre y fuerza de frenado, se ayuda a evitar que las ruedas se bloqueen y permite un control estable de la dirección al detenerse.

La función de control de frenos es idéntica que la de una motocicleta convencional. La maneta del freno se utiliza para el freno delantero y el pedal de freno para el freno trasero.

Aunque el sistema ABS proporciona estabilidad al detenerse ya que evita el bloqueo de las ruedas, recuerde las siguientes características:

- El ABS no puede compensar las condiciones adversas de la carretera, un error de juicio o un uso incorrecto de los frenos. Debe circular con la misma precaución que con motocicletas no equipadas con ABS.
- El ABS no se ha diseñado para acortar la distancia de frenado. En terrenos sueltos, desiguales o con pendiente, la distancia de detención de una motocicleta con ABS puede ser mayor que con una motocicleta sin ABS en condiciones similares. Preste especial atención en ese tipo de zonas.

- El ABS le ayudará a evitar el bloqueo de las ruedas durante un frenado en línea recta, pero no se puede controlar que la rueda no patine si se frena al tomar una curva. Cuando tome una curva, se recomienda limitar el frenado a accionar de forma suave ambos frenos pero sin frenar del todo. Reduzca la velocidad antes de penetrar en la curva.

⚠ ADVERTENCIA

El sistema ABS no puede proteger al conductor de todos los posibles peligros ni sustituir a una forma de conducción segura. Debe ser consciente de cómo funciona el sistema ABS y de sus limitaciones. El conductor tiene la responsabilidad de circular a una velocidad y de una manera adecuadas a las condiciones meteorológicas, la superficie de la calzada y el tráfico.

- Los ordenadores integrados en el ABS comparan la velocidad del vehículo con la velocidad de la rueda. Dado que el uso de neumáticos no recomendados puede afectar a la velocidad de la rueda, pueden confundir a los ordenadores, lo que puede ampliar la distancia de frenado.

⚠ ADVERTENCIA

El uso de neumáticos no recomendados puede ocasionar que el ABS no funcione correctamente y que se amplíe la distancia de frenado. El conductor podría tener un accidente como resultado. Utilice siempre neumáticos estándar recomendados para su motocicleta.

NOTA

- *La luz del indicador de ABS puede encenderse mientras la motocicleta circula. (ej., la rueda delantera o trasera se acelera.) En este caso, primero gire la llave de contacto hasta la posición "OFF" y después vuelva a colocarla en la posición "ON". La luz del indicador ABS se apaga con esta acción pero si permanece encendida después de que la motocicleta vaya a una velocidad de aproximadamente 6 km/h o menos, sería necesario que un concesionario autorizado Kawasaki revisara el ABS.*
- *Cuando el ABS está funcionando, puede sentir unas pulsaciones en la maneta del freno o en el pedal. Es normal. No hay por qué dejar de accionar los frenos.*

○ *El ABS no funciona a una velocidad igual o inferior a 6 km/h aproximadamente.*
○ *El ABS no funciona si la batería está descargada.*

Luz del indicador de ABS:

Por regla general, la luz del indicador de ABS se enciende cuando el interruptor principal se acciona y se apaga justo después de que la motocicleta comience a moverse.

Si la luz del indicador muestra alguno de los casos expuestos a continuación, puede haberse producido alguna avería en el ABS. Debería dirigirse a un concesionario autorizado Kawasaki para que revisen el ABS.

- La luz no se enciende al accionar el interruptor principal.
- Permanece encendida después de que la motocicleta comience a circular.
- La luz se enciende pero permanece encendida después de que la motocicleta comience a moverse.

Recuerde que el ABS no funciona si la luz del indicador está encendida; no obstante, si el ABS falla, el sistema de frenos convencional seguirá funcionando con normalidad.

Detención del motor

- Suelte el acelerador por completo.
- Cambie la transmisión a punto muerto.
- Gire la llave a la posición de apagado (“OFF”).
- Sostenga la motocicleta sobre el caballete lateral en una superficie firme y llana.
- Bloquee la dirección.

NOTA

○ *La motocicleta está equipada con un sensor de caída del vehículo, que hace que el motor se pare automáticamente y que la luz indicadora de la inyección parpadee cuando la motocicleta se cae. Tras enderezar la motocicleta, en primer lugar, gire la llave de contacto hasta la posición “OFF” y vuelva a colocarla en la posición “ON” antes de arrancar el motor.*

Parada de la motocicleta en caso de emergencia

La motocicleta Kawasaki se ha diseñado y fabricado para proporcionar un nivel de comodidad y de seguridad excelentes. No obstante, para beneficiarse por completo de la ingeniería y la perfección técnica sobre seguridad de Kawasaki, es fundamental que el propietario y el conductor lleven a cabo el mantenimiento adecuado de la motocicleta y estén totalmente familiarizados con su funcionamiento. Un mantenimiento incorrecto puede provocar una situación peligrosa que se conoce como fallo del acelerador. Dos de las causas más comunes del fallo del acelerador son:

1. Un filtro de aire mal revisado y obstruido permite que la suciedad y el polvo penetren en el cuerpo del acelerador y se peguen al acelerador abierto.
2. Durante el desmontaje del filtro de aire, la suciedad puede entrar y taponar el sistema de inyección de combustible.

En una situación de emergencia, como es que el acelerador falle, el vehículo se puede detener accionando los frenos y desembragando. Una vez iniciado este procedimiento para detenerse, se puede usar el interruptor de paro del motor para detener el motor. Si utiliza el interruptor de paro del motor, apague el interruptor principal tras detener la motocicleta.

Aparcamiento

- Cambie la transmisión a punto muerto y gire la llave de contacto a la posición “OFF”.
- Sostenga la motocicleta sobre el caballete lateral en una superficie firme y llana.

AVISO

No aparque en una superficie un poco o muy inclinada ya que la motocicleta podría caerse.

- Si aparca en un garaje u otra estructura, asegúrese de que esté bien ventilada y que la motocicleta no esté cerca de ninguna fuente de llamas o chispas, incluido cualquier dispositivo con llama de encendido.

⚠ ADVERTENCIA

El silenciador y el tubo de escape estan muy calientes cuando el motor esta en marcha y justo despues de que se detenga. Esto puede provocar un incendio, dando lugar a danos materiales o lesiones graves. No deje el vehiculo al ralenti o estacionado en una zona donde materiales inflamables, como hierba u hojas secas, puedan estar en contacto con el silenciador o el tubo de escape.

⚠ ADVERTENCIA

La gasolina es extremadamente inflamable y puede explotar en determinadas condiciones, con el consiguiente riesgo de quemaduras graves. Gire el interruptor de contacto a la posición "OFF". No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y de que no exista riesgo alguno de que se produzcan llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama piloto.

No llene nunca el depósito hasta arriba. Si llena el depósito hasta arriba, el calor puede provocar la expansión del combustible, el cual se desbordará por los respiraderos del tapón. Tras repostar, verifique que el tapón del depósito quede bien cerrado.

⚠ ADVERTENCIA

Si se derrama gasolina fuera del depósito, límpiela inmediatamente.

- Bloquee la dirección para evitar robos.

NOTA

- *Cuando se detenga cerca del tráfico por la noche, puede dejar la luz trasera encendida para que haya mayor visibilidad girando la llave de contacto a la posición P (aparcar).*
- *No deje el interruptor principal en la posición P durante mucho tiempo o se descargará la batería.*

Catalizador

Esta motocicleta está equipada con un catalizador en el sistema de escape. El platino y el rodio del catalizador reaccionan con el monóxido de carbono y los hidrocarburos para convertirlos en dióxido de carbono y agua, dando lugar a gases de escape mucho más limpios para liberar en la atmósfera.

Para que el catalizador funcione correctamente, deben tenerse en cuenta las precauciones siguientes.

⚠ ADVERTENCIA

El silenciador y el tubo de escape estan muy calientes cuando el motor esta en marcha y justo despues de que se detenga. Esto puede provocar un incendio, dando lugar a danos materiales o lesiones graves. No deje el vehiculo al ralenti o estacionado en una zona donde materiales inflamables, como hierba u hojas secas, puedan estar en contacto con el silenciador o el tubo de escape.

- Utilice únicamente gasolina sin plomo. Nunca use gasolina con plomo. La gasolina con plomo reduce significativamente la capacidad del catalizador.
- No descienda pendientes con el interruptor principal o el de paro del motor apagados. No intente poner en marcha el motor haciendo rodar el vehículo si la batería está descargada. No circule con el vehículo si se ha producido un fallo de encendido en el motor o en un cilindro. En estas condiciones, la mezcla de aire y combustible sin quemar que fluye del motor acelera excesivamente la reacción del catalizador, provocando que se sobrecaliente y se pueda dañar cuando el motor está caliente, o bien reduce el rendimiento del catalizador cuando el motor está frío.

CONDUCCIÓN SEGURA

Técnicas de conducción segura

Los puntos expuestos a continuación se aplican al uso diario de la motocicleta y deben tenerse en cuenta con atención para una conducción segura y eficaz del vehículo.

Por motivos de seguridad, se recomienda encarecidamente proteger los ojos y usar casco. Deberá conocer y verificar las normativas de seguridad en vigor aplicables antes de conducir la motocicleta. También se recomienda utilizar guantes y calzado adecuado para tener una mayor protección.

Las motocicletas no proporcionan la misma protección contra impactos que un automóvil, así que es extremadamente importante realizar una conducción defensiva además de llevar ropa de protección. No permita que la ropa protectora le cree una falsa sensación de seguridad.

Durante la marcha, mantenga siempre las dos manos en el manillar y los dos pies en las estriberas. Puede ser peligroso retirar las manos del manillar o los pies de las estriberas durante la marcha. Con solo retirar una mano o un pie, su capacidad para controlar la motocicleta ya puede quedar reducida.

Antes de cambiar de carril, mire por encima del hombro para asegurarse de que el camino está libre. No confíe exclusivamente en el espejo retrovisor ya que podría malinterpretar la distancia y la velocidad de un vehículo, o ni siquiera verlo.

De forma general, debe actuar con suavidad ya que si acelera, frena o gira con brusquedad puede perder el control, especialmente sobre superficies mojadas o sueltas en las que la capacidad de maniobra es menor.

Cuando suba por pendientes muy inclinadas, cambie a una marcha baja para contar con potencia de sobra en lugar de sobrecargar el motor.

Al accionar los frenos, use tanto el delantero como el trasero. Si se acciona sólo un freno en el caso de un frenado brusco, la motocicleta podría patinar y perderse el control.

Al descender por pendientes largas, controle la velocidad del vehículo soltando el acelerador. Use los frenos delantero y trasero para un frenado auxiliar.

En condiciones de humedad, utilice más el acelerador para controlar la velocidad del vehículo y menos los frenos delantero y trasero. El acelerador debe utilizarse también de manera juiciosa para evitar que la rueda trasera patine debido a una aceleración o deceleración demasiado rápida.

Es importante circular a la velocidad adecuada y evitar aceleraciones rápidas innecesarias no sólo por cuestiones de seguridad y bajo consumo de combustible sino también para alargar la vida del vehículo y disfrutar de una conducción más silenciosa.

En firmes irregulares, preste atención, reduzca la velocidad y agarre con fuerza el depósito de combustible entre las rodillas para obtener una mayor estabilidad.

Cuando es necesario acelerar rápidamente, por ejemplo, para adelantar, reduzca a una marcha más baja para obtener la potencia necesaria.

Para evitar que el motor sufra daños por un exceso de revoluciones, no reduzca de marcha cuando el régimen sea demasiado alto.

Evite zigzaguear de manera innecesaria; esto es importante tanto para su propia seguridad como para la de los demás conductores.

Comprobaciones diarias de seguridad

Siempre que vaya a conducir la moto, realice las comprobaciones siguientes. El tiempo necesario es mínimo y si realiza estas comprobaciones habitualmente, le ayudarán a garantizar una conducción segura y fiable.

Si detecta alguna irregularidad durante estas comprobaciones, consulte el capítulo “MANTENIMIENTO Y AJUSTES” o solicite a su concesionario que adopte las medidas necesarias para que la motocicleta quede en condiciones de volver a circular de manera segura.

⚠ ADVERTENCIA

La omisión de estas comprobaciones antes de la utilización puede ser causa de una avería grave o un accidente. Realice siempre las comprobaciones diarias de seguridad antes de la utilización.

⚠ PELIGRO

Los gases de escape contienen monóxido de carbono, un gas incoloro, inodoro y tóxico.
La inhalación de monóxido de carbono puede provocar lesiones cerebrales graves o la muerte.
No haga funcionar el motor en espacios cerrados. Póngalo en marcha únicamente en lugares bien ventilados.

Combustible ..... Suministro adecuado en el depósito, no hay pérdidas.
Aceite de motor ..... Nivel de aceite entre las marcas de nivel.
Neumáticos ..... Presión de aire (en frío):

Delantera	290 kPa (2,90 kgf/cm²)
Trasera	290 kPa (2,90 kgf/cm²)

Coloque el tapón de la válvula de aire.

Cadena de transmisión
..... Holgura: 32 – 38 mm
Lubricar si está seca.
Pernos y tuercas ..... Compruebe que los componentes, ejes y todos los mandos de la dirección y la suspensión estén correctamente apretados y sujetos.
Dirección ..... Giro suave pero no demasiado suelto entre los topes.
Los cables de los mandos no están agarrotados.
Frenos ..... Desgaste de las pastillas de freno: queda más de 1 mm de espesor del forro.
No hay fuga de líquido de frenos.
Acelerador ..... Holgura del puño del acelerador: 2 – 3 mm
Embrague ..... Ausencia de fugas de líquido de embrague.

Refrigerante ..... No hay fuga de refrigerante.
El nivel del líquido refrigerante está entre las marcas de nivel (con el motor frío).

Equipo eléctrico ..... Todas las luces (delanteras, trasera y de freno, intermitentes, de aviso o de indicadores) y la bocina funcionan.

Interruptor de paro del motor ..... Detiene el motor.

Caballete lateral ..... Vuelve totalmente a su posición por la tensión del muelle. El muelle de retorno no está debilitado ni dañado.

Consulte el rótulo “Daily Safety Checks” situado en la caja de herramientas.

Consideraciones adicionales al circular a velocidad alta

Frenos: Está de más insistir en la importancia de los frenos, sobre todo, cuando se conduce a velocidad alta. Compruebe que estén bien ajustados y que funcionen correctamente.

Dirección: Si la dirección está floja, se puede perder el control. Compruebe que el manillar gire libremente pero sin holgura.

Neumáticos: Circular a gran velocidad exige mucho a los neumáticos, así que es crucial disponer de neumáticos de calidad para una conducción segura. Examine su estado general, ínflelos a la presión correcta y mantenga las ruedas equilibradas.

Combustible: Disponga de combustible suficiente para el gran consumo derivado de conducir a gran velocidad.

Aceite de motor: Para evitar que gripe el motor y la consiguiente pérdida de control, asegúrese de que el nivel del aceite se halla en la marca de nivel superior.

Líquido refrigerante: Para evitar el sobrecalentamiento, compruebe que el nivel del líquido refrigerante se encuentre en la marca de nivel superior.

Equipo eléctrico: Asegúrese de que el faro delantero, la luz trasera, la luz de freno, los intermitentes, la bocina, etc. funcionan correctamente.

Varios: Compruebe que todas las tuercas y los pernos estén apretados y que las piezas relativas a la seguridad se hallan en buenas condiciones.

⚠ ADVERTENCIA

Las características de manejo de una motocicleta a velocidades altas pueden variar de aquellas a las que está acostumbrado cuando circula a la velocidad permitida en autopista. No intente conducir a velocidades altas a menos que haya recibido la formación suficiente y disponga de las habilidades necesarias.

MANTENIMIENTO Y AJUSTES

El mantenimiento y los ajustes descritos en este capítulo deben llevarse a cabo según la tabla de mantenimiento periódico para que la motocicleta se encuentre en buen estado para circular. **El mantenimiento inicial es de vital importancia y no debe descuidarse.**

Con un conocimiento básico de mecánica y el uso de las herramientas adecuadas, debería ser capaz de realizar muchas de las tareas de mantenimiento descritas en este capítulo. Si carece de la experiencia necesaria o duda de su capacidad, se recomienda que sea un mecánico cualificado el que lleve a cabo todos los reglajes, el mantenimiento y las labores de reparación.

Tenga presente que Kawasaki no puede asumir ninguna responsabilidad por los daños ocasionados tras un reglaje incorrecto o inadecuado del propietario.

Tabla de mantenimiento periódico

1. Comprobación periódica (elementos relacionados con el motor)

	Frecuencia / Funcionamiento (elementos del motor)	Lo que ocurra primero ⬇ / Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 ➡ 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
K	Holgura de la válvula - inspeccionar		Cada 42.000 km							138
	Funcionamiento del acelerador (holgura, retorno suave, sin resistencia) - comprobar	año	●		●		●		●	145
K	Sincronización de los cuerpos del acelerador - comprobar				●		●		●	148
	Velocidad al ralentí - comprobar		●		●		●		●	149

	Frecuencia / Funcionamiento (elementos del motor)	Lo que ocurra primero ⬇ / Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 ➡ 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
K	Pérdidas de combustible (manguera de combustible) - comprobar	año	●		●		●		●	–
K	Daños en conductos de combustible - comprobar	año	●		●		●		●	–
K	Estado de la instalación de los conductos de combustible - comprobar	año	●		●		●		●	–
	Nivel del líquido refrigerante - comprobar		●		●		●		●	133
	Pérdidas de líquido refrigerante - comprobar	año	●		●		●		●	130

	Frecuencia Funcionamiento (elementos del motor)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 ➡ 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
	Daños en conducto del radiador - comprobar	año	●		●		●		●	130
	Estado de la instalación de los conductos del radiador - comprobar	año	●		●		●		●	130
K	Daños en el sistema de inducción de aire - comprobar				●		●		●	139

2. Comprobación periódica (elementos relacionados con el chasis)

Frecuencia / Funcionamiento (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ / Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 → 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
Embrague y transmisión:									
Funcionamiento del embrague (juego libre) - comprobar		●		●		●		●	150
Líquido de embrague - comprobar	6 meses	●	●	●	●	●	●	●	151
Fugas de líquido de embrague - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	–
Daños en el tubo de embrague - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	–

Frecuencia Funcionamiento (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 → 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
Estado de instalación del tubo de embrague - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	–
Lubricación de la cadena de transmisión - comprobar #	Cada 600 km								161
Holgura de la cadena de transmisión - comprobar #	Cada 1.000 km								153
Desgaste de la cadena de transmisión - comprobar #				●		●		●	158
K Desgaste de la guía de la cadena de transmisión - comprobar				●		●		●	–

Frecuencia / Funcionamiento (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero → / Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000							Consulte la página
		1	6	12	18	24	30	36	
Ruedas y neumáticos:									
Presión de aire del neumático - comprobar	año			●		●		●	180
Daños en ruedas o neumáticos - comprobar				●		●		●	182
Desgaste del neumático - comprobar				●		●		●	182
K Daños en rodamientos de las ruedas - comprobar	año			●		●		●	–
Sistema de frenos:									
Pérdidas de líquido de frenos - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	163

Frecuencia Funcionamiento (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ Cada	→ *Lectura del odómetro km × 1.000 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
Daños en el conducto de frenos - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	163
Desgaste de las pastillas de freno - comprobar #			●	●	●	●	●	●	162
Estado de la instalación del conducto de frenos - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	163
Nivel del líquido de frenos - comprobar	6 meses	●	●	●	●	●	●	●	163
Funcionamiento de los frenos (efectividad, holgura, resistencia) - comprobar	año	●	●	●	●	●	●	●	165

Frecuencia / Funcionamiento (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ / Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 → 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
Funcionamiento del interruptor de la luz de freno - comprobar		●	●	●	●	●	●	●	166
Suspensiones:									
Funcionamiento de la horquilla delantera/amortiguador trasero (funcionamiento suave) - comprobar				●		●		●	169/175
Pérdida de aceite de la horquilla delantera/amortiguador trasero - comprobar	año			●		●		●	169/175

	Frecuencia Funcionamiento (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 → 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
K	Funcionamiento del balancín Uni-trak - comprobar				●		●		●	–
K	Funcionamiento de las barras de acoplamiento Uni-trak - comprobar				●		●		●	–
Dirección:										
K	Holgura de la dirección - comprobar	año	●		●		●		●	–
K	Rodamientos de la dirección - lubricar	2 años					●			–

Frecuencia / Funcionamiento (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ / Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 → 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
Sistema eléctrico:									
Funcionamiento de luces e interruptores - comprobar	año			●		●		●	–
Dirección del haz de luz del faro delantero - comprobar	año			●		●		●	196
Funcionamiento de interruptor de caballete lateral - comprobar	año			●		●		●	–
Funcionamiento del interruptor de paro del motor - comprobar	año			●		●		●	–

Frecuencia Funcionamiento (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ Cada	→ *Lectura del odómetro km × 1.000 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
Chasis:									
K Piezas del chasis - lubricar	año			●		●		●	–
K Tuercas y pernos apretados - comprobar		●		●		●		●	–

3. Cambio periódico

Frecuencia / Cambie/sustituya el elemento	Lo que ocurra primero ⬇ / Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 ➡ 1	12	24	36	48	Consulte la página
Filtro de aire # - substituir	Cada 18.000 km						140
K Aceite de motor # - cambiar	año	●	●	●	●	●	126
K Filtro de aceite - substituir	año	●	●	●	●	●	126
K Conductos de combustible - substituir	4 años					●	–
K Refrigerante - cambiar	3 años				●		136
K Conductos de radiador y juntas tóricas - substituir	3 años				●		–
K Conductos de frenos - substituir	4 años					●	–

Frecuencia Cambie/sustituya el elemento	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 ➡ 1	12	24	36	48	Consulte la página
K Líquido de frenos (delantero y trasero) - cambiar	2 años			●		●	165
K Retenes de la bomba de freno y pinza de freno - substituir	4 años					●	–
K Tubos de embrague - substituir	4 años					●	–
K Junta del pistón del cilindro secundario del embrague - substituir	4 años					●	–
K Líquido de embrague - cambiar	2 años			●		●	–
K Bujía de encendido - substituir			●	●	●	●	137

K: Debe ser revisado en un concesionario autorizado Kawasaki.
*: Para lecturas de odómetro superiores, repita los pasos con el intervalo de frecuencia especificado en este documento.
#: Realice la revisión con más frecuencia en condiciones adversas: polvo, humedad, barro, alta velocidad o paradas continuas/reanudaciones de la puesta en marcha del motor.

Aceite del motor

Con el fin de que el motor, la transmisión y el embrague funcionen correctamente, mantenga el aceite de motor en el nivel adecuado y cambie el aceite y sustituya el filtro de aceite según se indica en la tabla de mantenimiento periódico. Además de las partículas metálicas y de la suciedad que se acumulan en el aceite, éste pierde su cualidad lubricante si se utiliza durante demasiado tiempo.

⚠ ADVERTENCIA

El funcionamiento de la motocicleta con un aceite del motor defectuoso, deteriorado o contaminado dará lugar a un desgaste acelerado y puede gripar el motor o bloquear la transmisión, así como provocar daños o accidentes. Compruebe el nivel de aceite antes de cada utilización y cambie el aceite conforme a la tabla de mantenimiento periódico que figura en el manual.

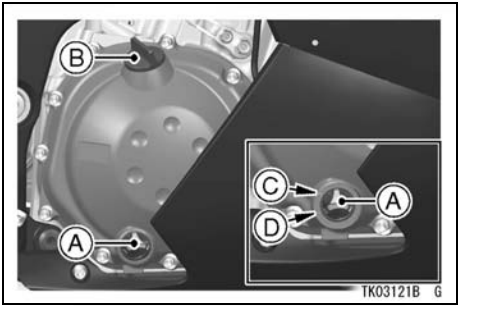
Comprobación del nivel de aceite

- Si el aceite acaba de cambiarse, arranque el motor y téngalo en marcha durante varios minutos a velocidad de ralentí. De esta forma el filtro se llena de aceite. Detenga el motor y espere varios minutos hasta que el aceite penetre.

AVISO

Si se acelera el motor antes de que el aceite alcance todas las piezas, puede griparse.

- Si la motocicleta acaba de utilizarse, espere varios minutos a que baje todo el aceite.
- Compruebe el nivel del aceite de motor mediante el indicador de nivel de aceite. Con la motocicleta a nivel, el nivel del aceite debería mostrarse entre las marcas del nivel superior y del inferior junto al indicador.

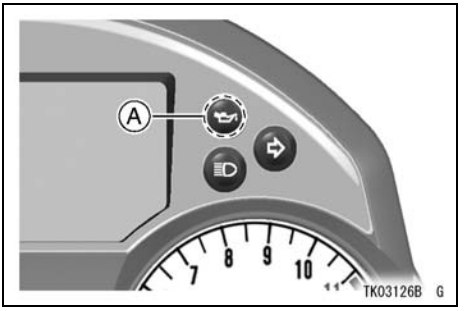


A. Indicador de nivel de aceite
B. Tapón de llenado de aceite
C. Marca de nivel superior
D. Marca de nivel inferior

- Si el nivel de aceite es demasiado alto, quite el exceso de aceite a través de la abertura de llenado de aceite usando una jeringa u otro utensilio adecuado.
- Si el nivel del aceite es demasiado bajo, añada aceite hasta alcanzar el nivel correcto. Use el mismo tipo y la misma marca de aceite que hubiera en el motor.

AVISO

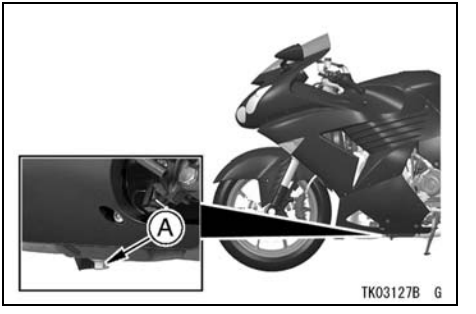
Si el aceite del motor llega a estar demasiado bajo o si la bomba de aceite no funciona correctamente o los conductos de aceite están obstruidos, se encenderá la luz de aviso de la presión de aceite. Si esta luz sigue parpadeando cuando el régimen del motor es superior al ralentí, pare el motor inmediatamente y hágalo revisar. De lo contrario puede producirse una avería de motor grave.



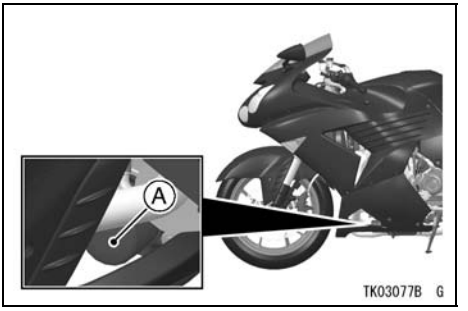
A. Luz de aviso de la presión del aceite

Cambio de aceite y del filtro de aceite

- Para cambiar el aceite del motor y sustituir el filtro de aceite, es preciso quitar el tapón de drenaje del aceite del motor y el filtro de aceite. Se recomienda que sea un concesionario autorizado Kawasaki el que lleve a cabo el cambio de aceite y del filtro de aceite.



A. Tapón de drenaje de aceite del motor



A. Cartucho del filtro de aceite

⚠ ADVERTENCIA

El aceite del motor es una sustancia tóxica. Desháguese del aceite utilizado de la forma más adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para obtener información sobre los métodos autorizados de eliminación de residuos o el posible reciclaje.

Par de apriete

Tapón de drenaje del aceite de motor:

30 N·m (3,0 kgf·m)

Cartucho:

31 N·m (3,2 kgf·m)

Aceite de motor recomendado

Tipo:	API SG, SH, SJ, SL o SM con
	JASO MA, MA1 o MA2
Viscosidad:	SAE 10W-40

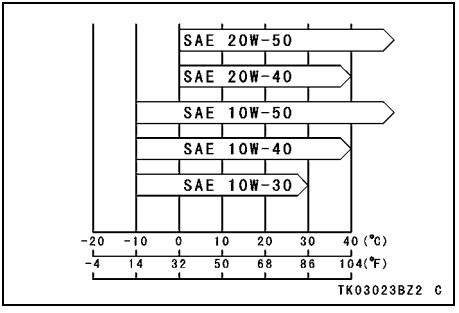
NOTA

○ *No añada ningún aditivo químico al aceite. Los aceites que satisfagan los requisitos mencionados arriba estarán plenamente formulados y proporcionarán la lubricación adecuada tanto para el motor como para el embrague.*

Capacidad de aceite del motor

Capacidad:	3,7 L
	[cuando no se quita el filtro]
	4,1 L
	[cuando se quita el filtro]
	4,5 L
	[con el motor totalmente seco]

Aunque el aceite de motor 10W-40 es el aceite recomendado en la mayoría de las condiciones, es posible que haya que cambiar la viscosidad del aceite para que se adapte a las condiciones atmosféricas del área de conducción.



Sistema de refrigeración

Radiador y ventilador de refrigeración -

Asegúrese de que las aletas del radiador no estén obstruidas por insectos o barro. Retire cualquier obstrucción con un chorro de agua a baja presión.

⚠ ADVERTENCIA

Mantenga las manos y la ropa lejos de las cuchillas del ventilador en todo momento.

AVISO

Con agua a alta presión, como la de un túnel de lavado, podría dañar las aletas del radiador y reducir su eficacia.
No tapone o desvíe el flujo de aire a través del radiador colocando accesorios no autorizados delante del radiador o detrás del ventilador de refrigeración. Si se interrumpe el flujo de aire del radiador, podría producirse un calentamiento excesivo y los consiguientes daños en el motor.

Conductos del radiador -
Compruebe los conductos del radiador en busca de pérdidas, grietas o deterioro y compruebe todos los días antes de conducir la motocicleta si las conexiones están flojas o hay pérdidas, tal y como se especifica en la tabla de mantenimiento periódico.

Líquido refrigerante -
El líquido refrigerante absorbe el calor excesivo del motor y lo transfiere al aire en el radiador. Si el nivel de refrigerante es bajo, el motor se recalienta y puede sufrir graves daños. Compruebe el nivel del líquido refrigerante a diario antes de circular con la motocicleta, según la tabla de mantenimiento periódico, y añada líquido refrigerante si el nivel es bajo. Cambie el líquido refrigerante según la tabla de mantenimiento periódico.

Información sobre el líquido refrigerante

Con el fin de proteger del óxido y la corrosión el sistema de refrigeración (formado por el motor y el radiador de aluminio), es fundamental utilizar productos químicos antioxidantes y anticorrosivos en el líquido refrigerante. Si no se utilizan dichos productos, durante un periodo de tiempo, el sistema de refrigeración acumula óxido y oxidará la camisa de refrigeración y el radiador. Esto obstruye los conductos del líquido refrigerante y reduce, considerablemente, la eficacia del sistema de refrigeración.

⚠ ADVERTENCIA

Los líquidos refrigerantes que contienen inhibidores de corrosión para motores y radiadores de aluminio incluyen productos químicos tóxicos para el cuerpo humano. La ingestión de líquido refrigerante puede provocar lesiones graves o la muerte. Utilice el refrigerante conforme a las instrucciones del fabricante.

En el sistema de refrigeración, el agua destilada o blanda debe utilizarse con anticongelante (encontrará información sobre el anticongelante en los siguientes párrafos).

AVISO

Si se utiliza agua dura en el sistema, pueden aparecer acumulación de cal y sarro en los conductos de agua y reducirse de forma considerable la eficacia del sistema de refrigeración.

Si la temperatura ambiente inferior detectada se encuentra por debajo del punto de congelación del agua, utilice siempre anticongelante en el líquido refrigerante para proteger el sistema de refrigeración de la congelación del motor o del radiador, además de protegerlo contra el óxido y la corrosión.

Utilice anticongelante de tipo permanente (agua blanda y glicol etileno con productos químicos anticorrosivos y antioxidantes para radiadores y motores de aluminio) para el sistema de refrigeración. En la proporción de mezcla de refrigerante, seleccione uno adecuado tomando como referencia la relación entre el punto de congelación y la fuerza indicada en el contenedor.

AVISO

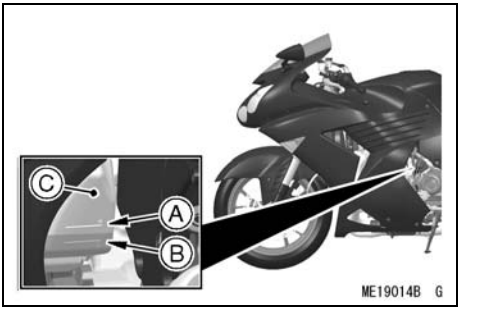
Los anticongelantes permanentes del mercado poseen propiedades anticorrosivas y antioxidantes. Si se diluyen excesivamente, pierden las propiedades anticorrosivas. Diluya un anticongelante permanente atendiendo a las instrucciones del fabricante.

NOTA

○ *De fábrica la motocicleta incluye un anticongelante permanente en el sistema de refrigeración. Es de color verde y contiene glicol etileno. Se mezcla en un 50% y tiene el punto de congelación en –35 °C.*

Comprobación del nivel de refrigerante

- Coloque la motocicleta de forma que esté perpendicular al suelo.
- Compruebe el nivel de refrigerante mediante el indicador correspondiente del depósito de reserva situado a la izquierda del motor. El nivel del refrigerante debería encontrarse entre las marcas de nivel F (lleno) y L (bajo).



A. Marca de nivel F (lleno)
B. Marca de nivel L (bajo)
C. Depósito de reserva

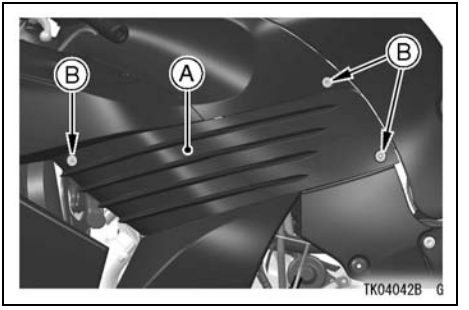
NOTA

○ *Compruebe el nivel cuando el motor esté frío (a temperatura ambiente).*

- Si la cantidad de refrigerante no es suficiente, añada refrigerante al depósito de reserva.

Llenado del refrigerante

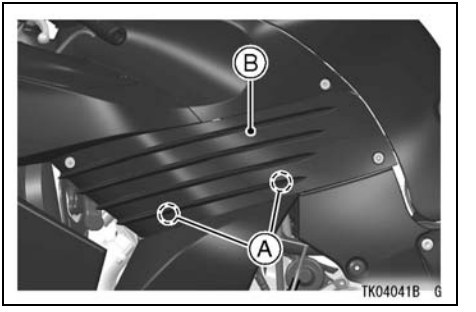
● Desmonte la cubierta delantera izquierda.



A. Cubierta delantera izquierda
B. Perno

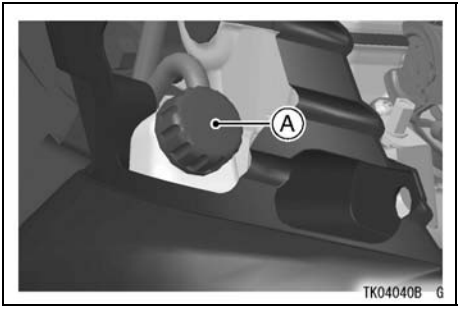
NOTA

○ *Desmonte la cubierta delantera izquierda tirando lentamente hacia fuera por su parte inferior para soltar los salientes.*



A. Saliente
B. Cubierta delantera izquierda

- Quite el tapón del depósito de reserva y agregue el líquido refrigerante a través de la abertura de llenado hasta la marca del nivel F(lleno).



A. Tapón del depósito de reserva

NOTA

○ *En caso de emergencia puede añadir agua sola al depósito de refrigerante; no obstante, debe restablecer la proporción de mezcla correcta añadiendo anticongelante concentrado lo antes posible.*

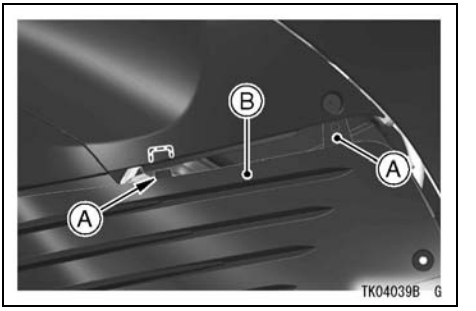
AVISO

Si se debe añadir refrigerante con frecuencia o el depósito se vacía por completo, es probable que haya una fuga en el sistema. Haga revisar el sistema de refrigeración en su concesionario autorizado Kawasaki.

- Coloque el tapón del depósito de reserva.
- Monte la cubierta delantera izquierda.

NOTA

○ *Para montar la cubierta delantera izquierda, introduzca primero la pestaña de la cubierta por debajo de la cubierta delantera del depósito de combustible y luego introduzca los salientes en cada uno de los orificios.*



A. Pestaña
B. Cubierta delantera izquierda

Cambio del refrigerante

Haga cambiar el refrigerante en un concesionario autorizado Kawasaki.

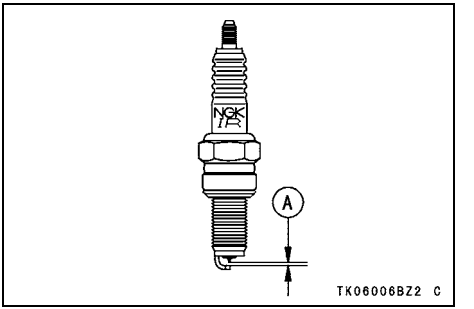
Bujías

En la tabla se muestra la bujía estándar. Las bujías deben cambiarse según la tabla de mantenimiento periódico.

Las bujías deben desmontarse en un concesionario autorizado Kawasaki.

Bujía

Bujía estándar:	NGK CR9EIA-9
Distancia mínima entre electrodos:	0,8 – 0,9 mm
Par de apriete:	13 N·m (1,3 kgf·m)



A. 0,8 – 0,9 mm

Holgura de las válvulas

El desgaste de las válvulas y de su asiento disminuye la holgura de las válvulas y altera su sincronización.

AVISO

Si no se ajusta la holgura de las válvulas, el desgaste provocará que éstas permanezcan parcialmente abiertas, lo cual disminuye el rendimiento, quema las válvulas y sus asientos, y puede causar daños graves en el motor.

La holgura de cada válvula debe comprobarse y ajustarse conforme a la tabla de mantenimiento periódico.

Tanto la revisión como el reglaje deben llevarse a cabo en un concesionario autorizado Kawasaki.

Kawasaki Clean Air System

El sistema de filtrado de aire Kawasaki Clean Air System (KCA) es un sistema de inducción de aire secundario que permite que los gases de escape se quemen por completo. Cuando la carga de combustible usado se libera en el sistema de escape, todavía no está lo suficientemente caliente para quemarse. El sistema KCA permite que penetre aire adicional en el sistema de escape para que la carga de combustible usado pueda seguir ardiendo. Esta acción de quemarse de manera continuada suele quemar gran parte de los gases que normalmente no se queman, además de convertir una parte considerable del monóxido de carbono en dióxido de carbono.

Válvulas de inducción de aire -

La válvula de inducción de aire es básicamente una válvula de retención que permite que el aire fresco pase sólo del filtro de aire a la lumbrera de escape. Evita que el aire que haya pasado la válvula de inducción de aire vuelva. Revise las válvulas de inducción de aire según la tabla de mantenimiento periódico. Además, revise las válvulas de inducción de aire siempre que no pueda obtener un ralentí estable, la potencia del motor se haya reducido significativamente o haya un ruido anormal en el motor.

El desmontaje y la revisión de la válvula de inducción de aire deben realizarse en un concesionario autorizado Kawasaki.

Filtro de aire

Un filtro de aire obstruido limita la entrada de aire en el motor y en consecuencia, aumenta el consumo de combustible, se reduce la potencia del motor y provoca que las bujías se ensucien.

El filtro de aire de la motocicleta consta de un filtro de papel húmedo que no puede limpiarse.

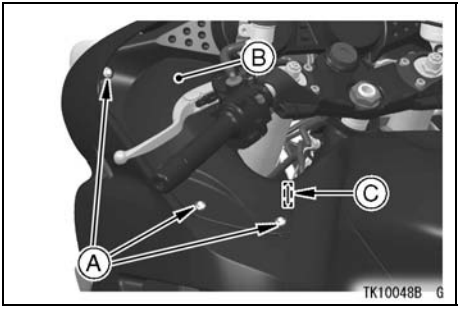
El filtro de aire debe sustituirse según la tabla de mantenimiento periódico. En áreas con polvo, lluvia o barro, será necesario revisar el filtro de aire con más frecuencia de la recomendada.

AVISO

Utilice únicamente el filtro de aire recomendado (número de referencia 11013-0014 de Kawasaki o un tipo equivalente). Si usa otro filtro de aire el motor se desgastará prematuramente o se reducirá su rendimiento.

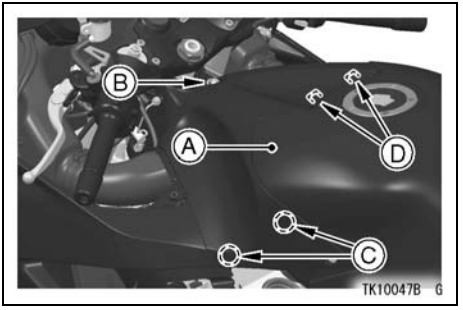
- Desmonte las cubiertas delanteras izquierda y derecha (consulte el apartado “Sistema de refrigeración” o el apartado “Batería” en este capítulo).

● Desmonte el carenado interior delantero extrayendo el perno.



A. Pernos
B. Carenado interior delantero (lado izquierdo)
C. Pestañas

● Extraiga el perno de la cubierta delantera del depósito de combustible.

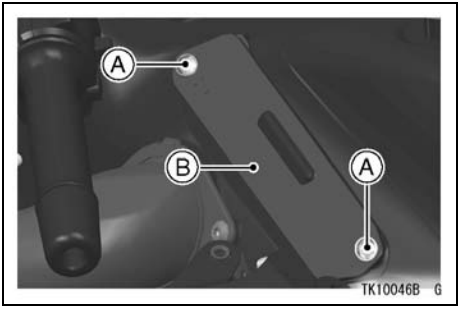


A. Cubierta delantera del depósito de combustible
B. Perno
C. Saliente
D. Pestaña

NOTA

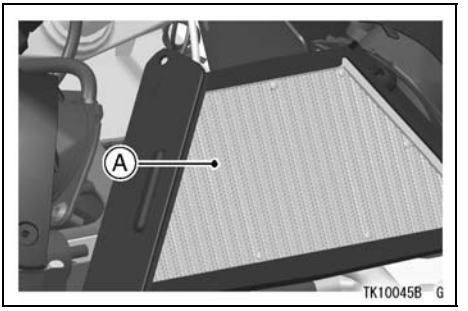
○ *Para desmontar la cubierta delantera del depósito de combustible, extienda los lados izquierdo y derecho de la cubierta para extraer el saliente y tire de la cubierta hacia adelante.*

● Extraiga los tornillos de la caja del filtro de aire y retire la tapa situada en el lado izquierdo del bastidor.



A. Tornillos
B. Tapa de la caja del filtro de aire

- Extraiga el elemento del filtro de aire.



A. Elemento

- Coloque un paño limpio que no deje pelusa sobre las ranuras del elemento de aire para evitar que entre suciedad o materiales extraños.

⚠ ADVERTENCIA

Si penetra suciedad o polvo en el sistema de inyección, el acelerador puede atascarse o dejar de funcionar, con el consiguiente peligro.

AVISO

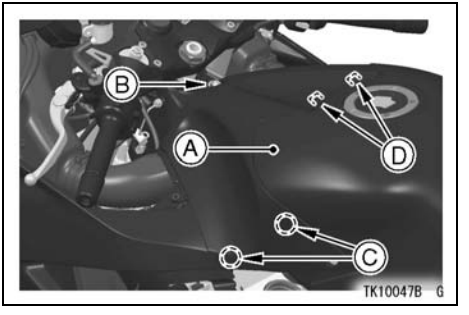
Si penetra suciedad en el motor este se desgastará en exceso y, posiblemente, resultará dañado.

NOTA

- *El elemento del filtro y las piezas desmontadas se vuelven a montar en el orden inverso al de desmontaje.*

NOTA

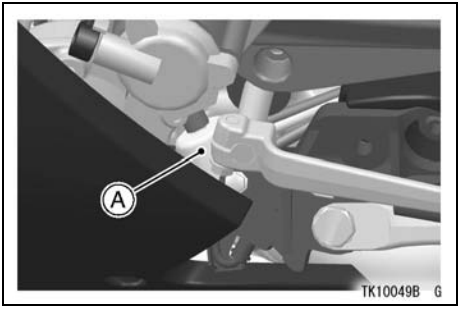
○ *La cubierta delantera del depósito de combustible y las cubiertas laterales delanteras están provistas de salientes o pestañas; no olvide introducirlos en los orificios y ranuras correspondientes.*



A. Cubierta delantera del depósito de combustible
B. Perno
C. Salientes
D. Pestaña

Vaciado del aceite

● Observe el depósito transparente situado debajo del lado izquierdo del motor para ver si ha bajado aceite.



A. Depósito

● Si hay aceite en el depósito, quite el tapón del extremo inferior del conducto de vaciado y vacíe el aceite.

⚠ ADVERTENCIA

El aceite hará que los neumáticos resbalen y puede provocar un accidente y daños personales. No olvide colocar el tapón en el conducto después de vaciarlo.

Sistema de control del gas

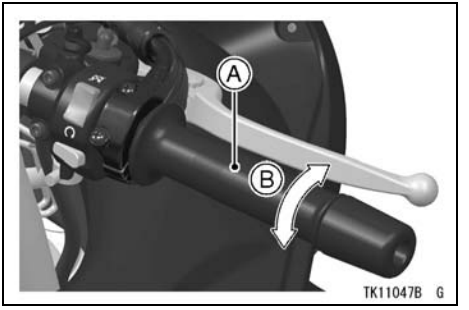
Compruebe la holgura del puño del acelerador antes de utilizar la motocicleta según lo indicado en la tabla de mantenimiento periódico. Ajústela si es necesario.

Puño del acelerador -

El puño del acelerador controla las válvulas de mariposa del cuerpo de mariposas. Si el puño del acelerador tiene una holgura excesiva debido a un estiramiento o mal ajuste del cable, provocará un retardo en la respuesta del acelerador, sobre todo a velocidad baja del motor. Además, la válvula de mariposa podría no abrirse por completo cuando circule a todo gas. Por otra parte, si el puño del acelerador no dispone de ninguna holgura, será difícil controlar el acelerador y la velocidad al ralentí será irregular.

Comprobación

- Compruebe que la holgura del puño del acelerador sea correcta girando el puño del acelerador hacia adelante y hacia atrás.



A. Puño del acelerador
B. Holgura del puño del acelerador

Holgura del puño del acelerador

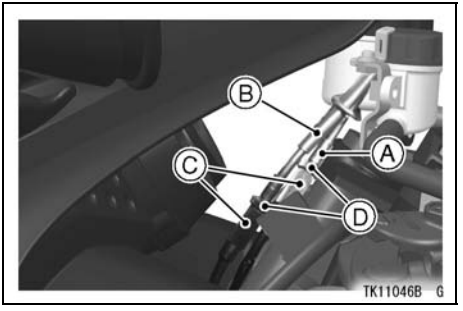
2 – 3 mm

- Si la holgura no es correcta, ajústela.

Ajuste

- Afloje las contratuercas situadas en el extremo inferior de los cables del acelerador y ajuste completamente los reguladores de ambos cables, de manera que el puño del acelerador disponga de toda la holgura.

- Afloje el regulador del cable de desaceleración hasta que no haya ninguna holgura cuando el puño del acelerador esté totalmente cerrado. Apriete la contratuerca contra el regulador.



A. Cable de desaceleración
B. Cable de aceleración
C. Reguladores
D. Contratuercas

- Gire hacia fuera el regulador del cable de aceleración hasta obtener 2 – 3 mm de holgura en el puño. Apriete la contratuerca contra el regulador.

⚠ ADVERTENCIA

La puesta en marcha con cables mal ajustados, conectados incorrectamente o defectuosos podría originar una conducción poco segura. Verifique que los cables estén ajustados y situados correctamente, y que no estén dañados.

- Los cables del acelerador no se pueden ajustar con el regulador de la parte superior del cable del acelerador. El proceso de reglaje de estos debería realizarse en un concesionario autorizado Kawasaki.

- Con el motor al ralentí, gire el manillar a ambos lados. Si el movimiento del manillar altera el ralentí, es posible que los cables del acelerador no estén ajustados o conectados correctamente, o que se hayan deteriorado. Asegúrese de corregir estos problemas antes de poner el motor al ralentí.

⚠ ADVERTENCIA

La puesta en marcha con cables mal ajustados, conectados incorrectamente o defectuosos podría originar una conducción poco segura. Verifique que los cables estén ajustados y situados correctamente, y que no estén dañados.

Sincronización de los cuerpos del acelerador

La sincronización de los cuerpos del acelerador debe comprobarse y ajustarse de forma periódica según la tabla de mantenimiento periódico y en un concesionario autorizado Kawasaki.

NOTA

○ *Una sincronización deficiente de los cuerpos del acelerador puede provocar un ralentí inestable, una respuesta lenta del acelerador y una reducción de la potencia y el rendimiento del motor.*

Ralentí

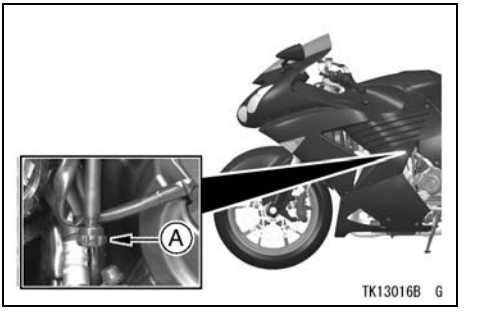
El reglaje del ralentí debe realizarse conforme a la tabla de mantenimiento periódico o siempre que se note alguna alteración.

Ajuste

- Arranque el motor y deje que se caliente.
- Ajuste el ralentí girando el tornillo de ajuste del ralentí.

Ralentí

1.050 – 1.150 r/min



A. Tornillo de ajuste del ralentí

- Abra y cierre el acelerador varias veces para asegurarse de que la velocidad de ralentí no cambia. Realice los ajustes necesarios.
- Con el motor al ralentí, gire el manillar a ambos lados. Si el movimiento del manillar cambia la velocidad de ralentí, es posible que los cables del acelerador no estén ajustados o conectados correctamente, o que se hayan deteriorado. Asegúrese de solventar estos problemas antes de utilizar la motocicleta.

⚠ ADVERTENCIA

Si se conduce con cables dañados, podría dar lugar a una conducción poco segura. Antes de utilizar la motocicleta, cambie los cables de control que estén dañados.

Embrague

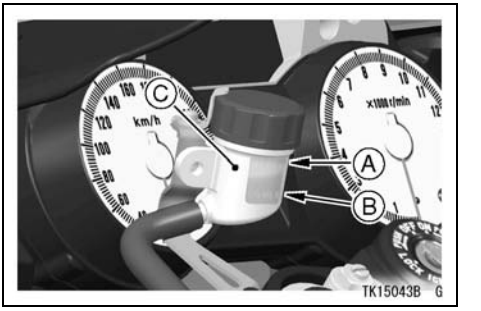
La motocicleta está equipada con un embrague hidráulico que no requiere ningún ajuste, excepto comprobar el nivel de líquido y el funcionamiento del embrague cada día antes de utilizar la motocicleta, de acuerdo con la tabla de mantenimiento periódico.

Comprobación del funcionamiento del embrague

- Si la holgura de la maneta del embrague es excesiva y la motocicleta ratea o se cala al poner una marcha, es probable que haya aire en el sistema del embrague y se debe purgar en un concesionario autorizado Kawasaki.

Comprobación del nivel de líquido

- Con el depósito de líquido de embrague horizontal, el nivel debe situarse entre las marcas de nivel superior e inferior.
- Si el nivel de líquido está por debajo de la marca de nivel inferior, compruebe si hay fugas en los conductos y rellene el depósito hasta la marca de nivel superior.



A. Línea de nivel superior
B. Línea de nivel inferior
C. Depósito de líquido de embrague

NOTA

○ *Utilice el mismo líquido que el utilizado para los frenos y cumpla los mismos requisitos que se indican en la sección “Frenos”.*

Cadena de transmisión

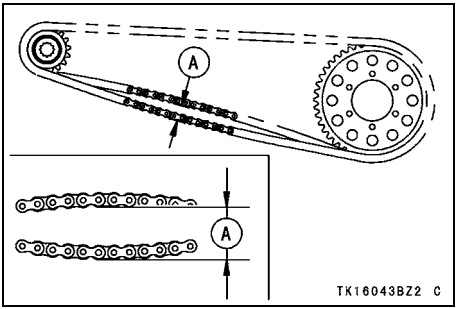
La holgura y la lubricación de la cadena de transmisión deben comprobarse a diario antes de conducir la motocicleta según la tabla de mantenimiento periódico, tanto por motivos de seguridad como para evitar un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta de forma exagerada o si está mal ajustada (demasiado floja o demasiado apretada), podría hacer saltar los piñones de salida y la corona trasera o romperse.

⚠ ADVERTENCIA

Una cadena que se rompe o se sale del piñón de salida o la corona trasera podría enredarse en el engranaje del motor o bloquear la rueda trasera, lo que originaría graves daños en la motocicleta y causaría la pérdida del control. Antes de cada uso, compruebe si la cadena está dañada y si está bien ajustada.

Inspección de la holgura de la cadena

- Coloque la motocicleta sobre su caballete lateral.
- Gire la rueda trasera para encontrar la posición en la que la cadena esté más tirante y mida la holgura máxima de la cadena tirando hacia arriba y empujando hacia abajo la parte intermedia de la cadena, entre el piñón de motor y el piñón de la rueda trasera.



A. Holgura de la cadena

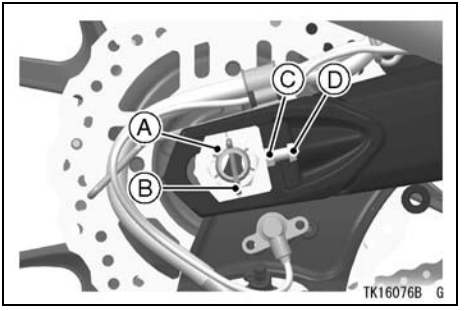
- Si la cadena de transmisión está demasiado tensa o demasiado floja, ajústela de manera que la holgura de la cadena se encuentre dentro de los valores estándar.

Holgura de la cadena de transmisión

Estándar: 32 – 38 mm

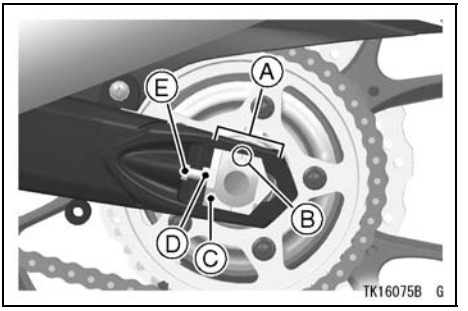
Reglaje de la holgura de la cadena

- Afloje las contratuercas derecha e izquierda del tensor de la cadena.
- Quite el pasador y afloje la tuerca del eje.



A. Tuerca del eje
B. Pasador
C. Tensor
D. Contratuerca

- Si la cadena está demasiado suelta, gire hacia fuera los tensores izquierdo y derecho de la cadena de forma uniforme.
- Si la cadena está demasiado tensa, gire hacia fuera los tensores izquierdo y derecho de la cadena de forma uniforme.
- Gire los dos tensores de la cadena de forma uniforme hasta que tenga la holgura necesaria. Para mantener la cadena y la rueda bien alineadas, la muesca del indicador de alineación izquierdo de la rueda debe estar a la misma altura que la marca del brazo oscilante con la que está alineada la muesca del indicador derecho.



A. Marcas
B. Muesca
C. Indicador
D. Tensor
E. Contratuerca

NOTA

○ *La alineación de la rueda puede comprobarse también mediante una regla o una cuerda.*

⚠ ADVERTENCIA

Si la rueda no esta bien alineada, se acelera el proceso de desgaste y puede dar lugar a una situación de riesgo. Alinee la rueda trasera utilizando las marca del basculante o midiendo la distancia entre el centro del eje y el pivote del basculante.

- Apriete las contratuercas de los dos tensores de la cadena.
- Apriete la tuerca del eje al par especificado.

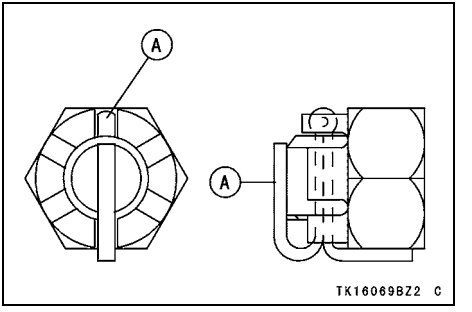
Par de apriete

Tuerca del eje: 127 N·m (13,0 kgf·m)

NOTA

○ *Si no dispone de una llave dinamométrica, esta revisión deberá realizarla en un concesionario Kawasaki.*

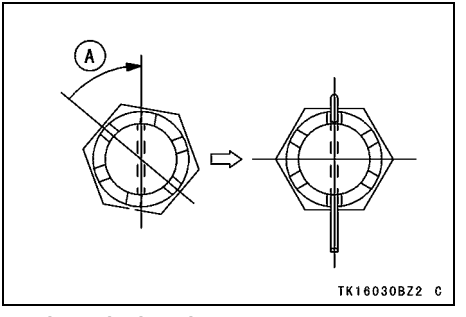
- Haga girar la rueda, mida de nuevo la holgura de la cadena en la posición más tensa y vuelva a realizar los ajustes necesarios.
- Monte un nuevo pasador a través de la tuerca del eje y el eje, y abra sus extremos.



A. Pasador

NOTA

- *Al insertar el pasador, si las ranuras de la tuerca no coinciden con el orificio del eje para el pasador, apriete la tuerca hacia la derecha hasta el siguiente alineamiento.*
- *Debe estar situado a 30 grados.*
- *Aflójela y vuelva a apretarla si la ranura ha pasado el orificio más próximo.*



A. Girar a la derecha

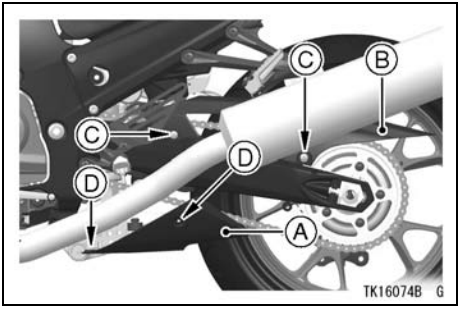
⚠ ADVERTENCIA

Una tuerca del eje floja puede provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones graves o mortales. Apriete la tuerca del eje con el par adecuado y coloque un pasador nuevo.

- Compruebe el freno trasero (consulte el apartado “Frenos”).

Comprobación del desgaste

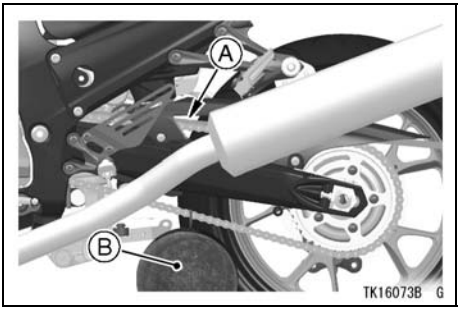
- Extraiga los pernos y los tornillos.
- Desmonte la cubierta de la cadena y la cubierta inferior.



A. Cubierta inferior
B. Cubierta de la cadena
C. Tornillos
D. Pernos

- Estire la cadena hasta que esté tirante mediante los tensores, o bien colgando un peso de 10 kg en la cadena.
- Mida la longitud de 20 eslabones en la parte recta de la cadena desde el centro del primer pasador hasta el centro del vigésimo primer pasador. Debido a que el desgaste de la cadena puede no ser uniforme, tome medidas en varias zonas.

- Si la longitud excede el límite de servicio, la cadena debe sustituirse.



A. Medida
B. Peso

Longitud de 20 eslabones de la cadena de transmisión

Límite de servicio: 323 mm

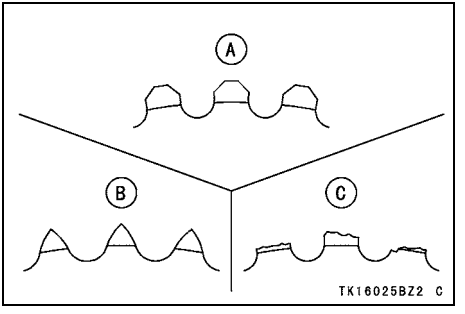
⚠ ADVERTENCIA

Por razones de seguridad, utilice únicamente la cadena estándar. Se trata de un tipo de cadena sin final y no debe cortarse para montarla; por ello, acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para su montaje.

- Haga girar la rueda trasera para comprobar la cadena de transmisión y asegúrese de que no haya rodillos deteriorados ni pasadores o eslabones sueltos.
- Además, revise los piñones de salida y la corona trasera en busca de dentadas desiguales, desgastadas en exceso o dañadas.

NOTA

○ *El desgaste de los piñones de salida y de la corona trasera se ha exagerado para que resulte ilustrativo. Consulte el Manual de taller para conocer los límites de desgaste.*



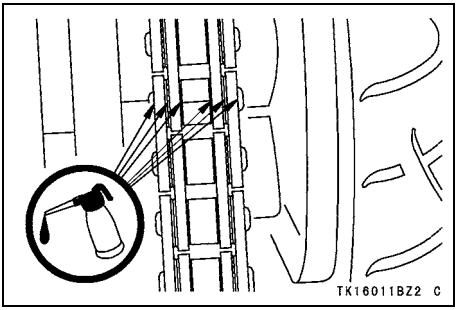
A. Dientes en buen estado
B. Dientes desgastados
C. Dientes dañados

● Si existe alguna irregularidad, diríjase a un concesionario autorizado Kawasaki para cambiar la cadena de transmisión o los piñones de salida y la corona trasera.

Lubricación

Es necesario lubricar también después de conducir con lluvia o en carreteras mojadas, o siempre que la cadena parezca seca. Se prefiere un lubricante pesado como SAE 90 a uno ligero debido a que permanecerá en la cadena más tiempo y proporcionará una mejor lubricación.

- Aplique aceite a ambos lados de los rodillos para que penetre en estos y en los casquillos. Aplique aceite a las juntas tóricas hasta que queden bien recubiertas. Elimine el exceso de aceite.

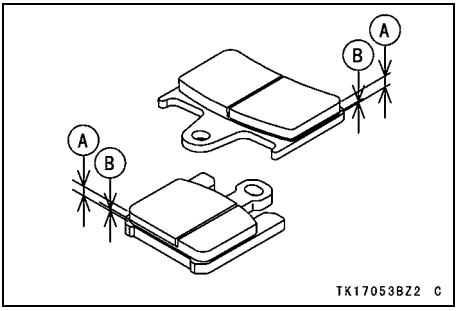


- Si la cadena está especialmente sucia, límpiela con aceite diesel o queroseno y aplique el aceite como se ha descrito anteriormente.

Frenos

Comprobación del desgaste de los frenos

Compruebe el desgaste de los frenos. En las pinzas de los discos del freno delantero y trasero, si el espesor de cada forro de la pastilla es inferior a 1 mm, sustituya el conjunto de las dos pastillas de la pinza. La sustitución de las pastillas debe realizarla un distribuidor autorizado de Kawasaki.



A. Espesor del forro
B. 1 mm

Líquido de frenos de disco -

Según la tabla de mantenimiento periódico, revise el nivel del líquido de frenos en los depósitos de líquido de frenos delantero y trasero y cambie el líquido. Asimismo, se debe cambiar el líquido de frenos en caso de que se contamine con suciedad o agua.

Líquido de frenos

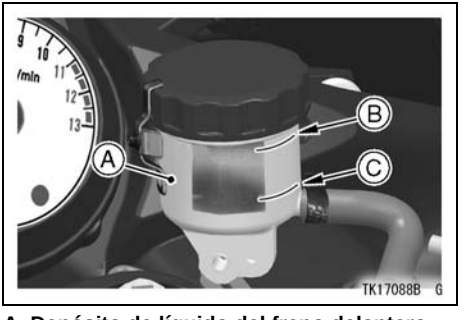
Utilice únicamente líquido de frenos de alto rendimiento DOT4.

AVISO

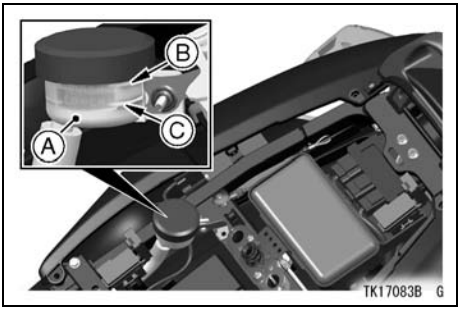
No derrame líquido de frenos sobre superficies pintadas.
No utilice líquido de un recipiente que se haya dejado abierto o que haya estado desprecintado durante un período de tiempo prolongado.
Compruebe si hay fugas de líquido en los racores.
Compruebe si el conducto del freno está dañado.

Comprobación del nivel de líquido

- Con los depósitos del líquido de freno horizontales, el nivel del líquido debe situarse entre las marcas de nivel superior e inferior.



A. Depósito de líquido del freno delantero
B. Línea de nivel superior
C. Línea de nivel inferior



A. Depósito de líquido del freno trasero
B. Línea de nivel superior
C. Línea de nivel inferior

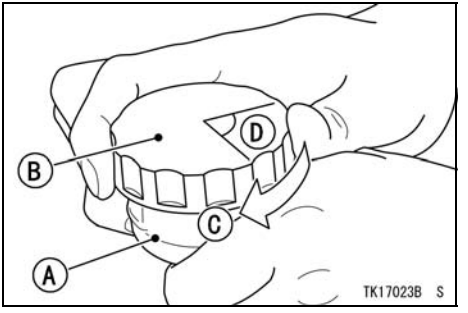
- Si el nivel del líquido en alguno de los depósitos está por debajo de la línea del nivel inferior, compruebe si hay fugas en las tuberías del freno y rellene el depósito hasta la línea de nivel superior.

⚠ ADVERTENCIA

La mezcla de marcas y tipos diferentes de líquidos de frenos puede reducir la eficacia del sistema de frenos y provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones o muerte. No mezcle dos marcas distintas de líquido de frenos. Cambie todo el líquido de frenos si debe añadir líquido y no puede identificar el tipo de líquido que contiene el depósito.

NOTA

○ *En primer lugar, apriete hasta que note una ligera resistencia que indica que el tapón se ha asentado en el depósito; a continuación, apriete el tapón 1/6 de vuelta más mientras sujeta el depósito.*



A. Depósito
B. Tapón
C. Girar en sentido de agujas del reloj
D. 1/6 de vuelta

Cambio del líquido

Acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para cambiar el líquido de frenos.

Frenos delantero y trasero -

El desgaste del disco y de las pastillas de freno se compensa automáticamente y no afecta a la acción de la maneta o el pedal de freno. Por lo tanto, no es necesario ajustar ninguna pieza en los frenos delantero o trasero.

⚠ ADVERTENCIA

La presencia de aire en los conductos de los frenos reduce sus prestaciones y puede provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones o la muerte. Si nota que la maneta o el pedal del freno están blandos al accionarlos, es posible que haya aire en las tuberías de freno o que el freno esté dañado. Haga revisar inmediatamente el freno en un concesionario autorizado Kawasaki.

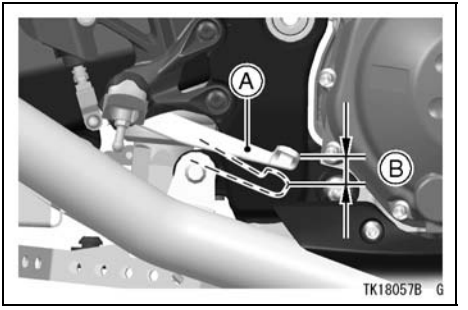
Interruptores de las luces de freno

Al accionar el freno delantero o el trasero, se enciende la luz de freno. El interruptor de la luz del freno delantero no precisa reglaje, pero el del freno trasero debe ajustarse de acuerdo con la tabla de mantenimiento periódico.

Comprobación

- Gire la llave de contacto a la posición de encendido (ON).
- La luz de freno debe encenderse al accionar el freno delantero.
- Si no lo hace, solicite en el concesionario autorizado Kawasaki que revisen el interruptor de la luz del freno delantero.

- Compruebe el funcionamiento del interruptor de la luz del freno trasero presionando el pedal de freno. La luz de freno debe encenderse tras el recorrido adecuado del pedal.



A. Pedal de freno
B. 10 mm

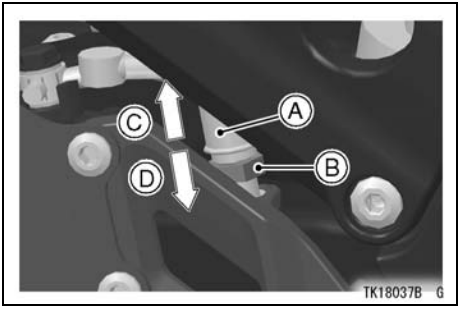
- Si la luz no se enciende, ajuste el interruptor de la luz del freno trasero.

Recorrido del pedal de freno

10 mm

Ajuste

- Para ajustar el interruptor de la luz del freno trasero, mueva el interruptor hacia arriba o hacia abajo girando la tuerca de ajuste.



A. Interruptor de luz de freno trasero
B. Tuerca de ajuste
C. Luces antes
D. Luces después

AVISO

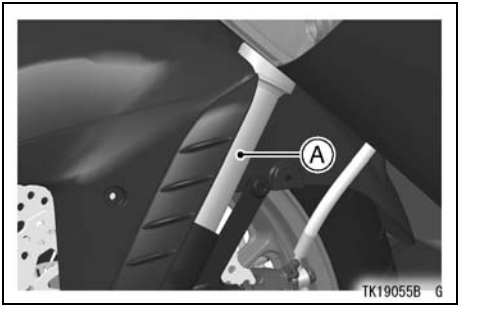
Para evitar dañar las conexiones eléctricas en el interruptor, asegúrese de que el cuerpo del interruptor no gire durante el reglaje.

Horquilla delantera

Debe comprobarse el funcionamiento de la horquilla delantera y la existencia de pérdidas de aceite según la tabla de mantenimiento periódico.

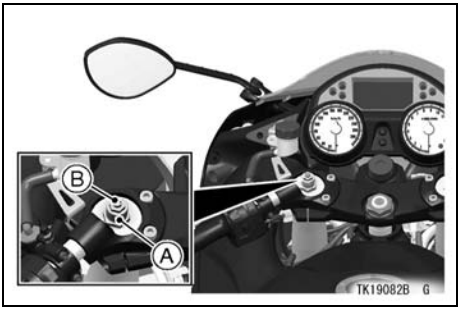
Inspección de la horquilla delantera

- Sujetando la maneta del freno, mueva la horquilla delantera arriba y abajo varias veces para comprobar que el movimiento sea suave.
- Inspeccione visualmente la horquilla delantera para detectar fugas de aceite, marcas o arañazos en la superficie exterior del tubo interior.
- Si tiene dudas acerca de la horquilla delantera, acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para realizar esta revisión.



A. Tubo interior

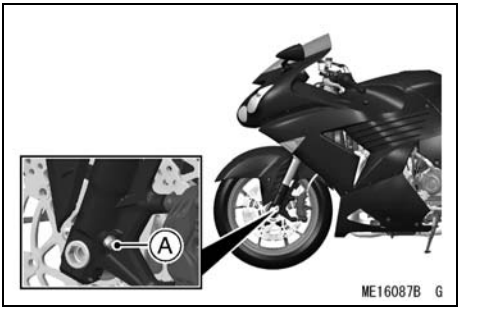
En la parte superior de cada pata de la horquilla delantera hay un tensor de precarga del muelle y un tensor de fuerza de amortiguación en extensión, y en la parte inferior de cada pata de la horquilla delantera hay un tensor de fuerza de amortiguación en compresión; de esta forma es posible ajustar la tensión del muelle y la fuerza de amortiguación según varíen las condiciones de conducción y de carga. Una tensión de muelle y una amortiguación más blandas son adecuadas para una conducción cómoda, pero se recomienda aumentarlas para conducir a velocidades altas o circular por carreteras con firme irregular.



A. Regulador de precarga del muelle
B. Regulador de extensión

AVISO

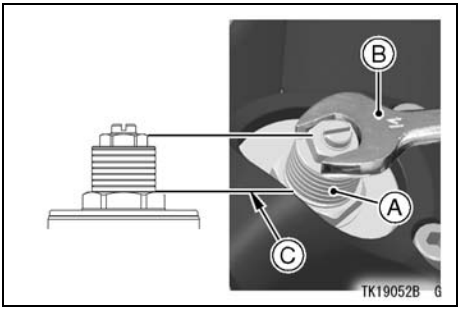
No fuerce el regulador de extensión y compresión desde la posición completamente apretada, ya que el mecanismo de ajuste podría dañarse.



A. Tensor de la amortiguación de compresión

Ajuste de la precarga del muelle

- Gire los reguladores de la precarga del muelle con la llave hacia la tuerca para aumentar la tensión de muelle y en sentido contrario para reducirla. El intervalo de ajuste se mide desde la parte superior de cada regulador. Asegúrese de girar ambos reguladores hasta la misma posición.



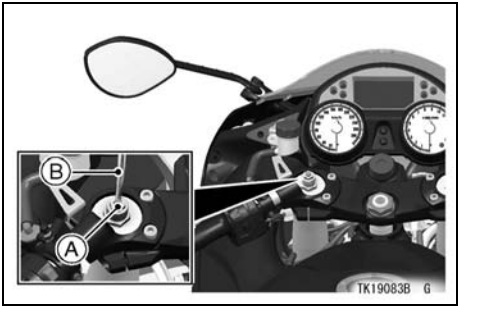
A. Regulador de precarga del muelle
B. Llave
C. Intervalo de ajuste

Intervalo de ajuste

4 – 19 mm

Ajuste de la extensión

- Gire el tensor de fuerza de amortiguación en extensión por completo en el tensor de precarga del muelle con un destornillador. De esta forma se incrementa la fuerza de amortiguación.
- Gire hacia fuera el tensor para disminuir la fuerza de amortiguación. Asegúrese de girar ambos tensores el mismo número de vueltas.



A. Regulador de la extensión
B. Destornillador

Ajuste de fuerza de amortiguación en compresión

- Gire por completo con un destornillador el tensor de fuerza de amortiguación en compresión en el sentido de las agujas del reloj para aumentar al máximo la fuerza de amortiguación.
- Gire el regulador hacia la izquierda para reducir la fuerza de amortiguación. Asegúrese de girar ambos tensores el mismo número de vueltas.

⚠ ADVERTENCIA

Si tanto los tensores de precarga del muelle como los de la fuerza de amortiguación de compresión y en extensión no se ajustan de forma equitativa, el manejo del vehículo puede verse perjudicado, dando lugar a una situación peligrosa. Ajuste siempre los componentes de la suspensión por igual.

Las posiciones de ajuste estándar del tensor de precarga del muelle, del tensor de fuerza de amortiguación en extensión y del tensor de fuerza de amortiguación de compresión para un conductor de constitución media de 68 kg, sin pasajero y sin accesorios son las siguientes:

Regulador de la precarga del muelle	15 mm desde la parte superior del regulador
Regulador de la extensión	5 clics*
Regulador de la amortiguación en compresión	10 clics*

*: desde la posición totalmente asentada

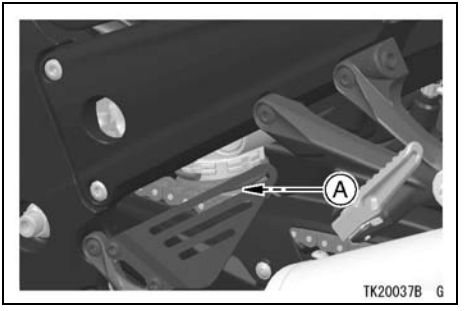
Amortiguador trasero

Debe comprobarse el funcionamiento del amortiguador trasero y la existencia de fugas de aceite según la tabla de mantenimiento periódico.

Inspección del amortiguador trasero

- Presione hacia abajo en el asiento varias veces para comprobar el movimiento.
- Inspeccione visualmente el amortiguador trasero para detectar fugas de aceite.

- Si tiene dudas acerca del amortiguador trasero, acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para realizar esta revisión.



A. Amortiguador trasero

El amortiguador trasero debe ajustarse adecuando la precarga del muelle, la compresión y la extensión a las diferentes condiciones de conducción y carga.

No obstante, antes de realizar cualquier ajuste, lea las instrucciones siguientes:

AVISO

No fuerce el giro de los reguladores de extensión y compresión desde la posición totalmente apretada, ya que el mecanismo de ajuste podría dañarse.

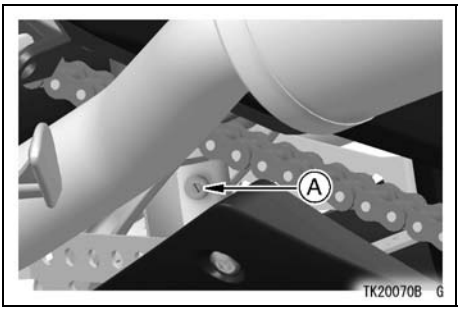
Ajuste de la precarga del muelle

La tuerca de ajuste del muelle en el amortiguador trasero se puede ajustar.

Si el movimiento del muelle es demasiado suave o demasiado rígido, haga que se lo ajusten en un concesionario autorizado Kawasaki.

Ajuste de la extensión

El regulador de la extensión está situado en el extremo inferior del amortiguador trasero.



A. Regulador de la extensión

- Gire el regulador de extensión completamente hacia la derecha con un destornillador para aumentar al máximo la fuerza de amortiguación.
- Gire el regulador hacia la izquierda para reducir la fuerza de amortiguación.

Ajuste de fuerza de amortiguación en compresión

El tensor de fuerza de amortiguación en compresión está ubicado en el tanque de gas situado en el extremo superior del amortiguador trasero.

- Gire por completo con un destornillador el tensor de fuerza de amortiguación en compresión en el sentido de las agujas del reloj para aumentar al máximo la fuerza de amortiguación.

A. Tensor de la amortiguación de compresión

- Gire el regulador hacia la izquierda para reducir la fuerza de amortiguación.

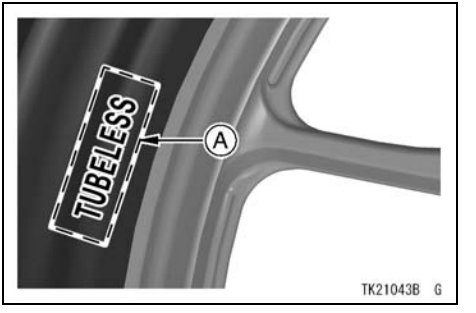
Las posiciones de ajuste estándar del tensor de fuerza de amortiguación en extensión y el tensor de fuerza de amortiguación de compresión para un conductor de constitución media de 68 kg, sin pasajero y sin accesorios son las siguientes:

Regulador de la extensión	1 2/4 vueltas hacia fuera*
Regulador de la amortiguación en compresión	2 1/4 vueltas hacia fuera*

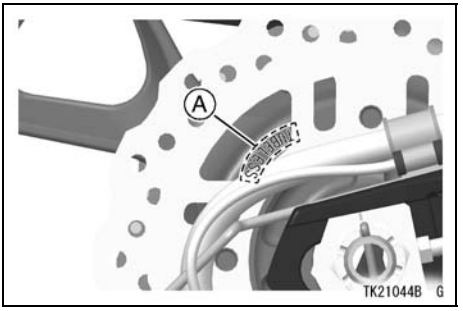
*: desde la posición totalmente asentada

Ruedas

Esta motocicleta está provista de neumáticos sin cámara. Las indicaciones TUBELESS (sin cámara) en el flanco del neumático y en la llanta significan que tanto el neumático como la llanta se han diseñado especialmente para su uso sin cámara.



A. Marca TUBELESS (sin cámara)



A. Marca TUBELESS (sin cámara)

El neumático y la llanta forman una unidad a prueba de fugas al crear contactos herméticos en las partes achaflanadas del neumático y en las bridas de las llantas, en lugar de utilizar una cámara de aire.

⚠ ADVERTENCIA

La instalación de una cámara en un neumático del tipo sin cámara puede provocar un aumento de temperatura excesivo susceptible a dañar la cámara y provocar el desinflado rápido del neumático. Los neumáticos, las llantas y las válvulas de aire de esta motocicleta se han diseñado exclusivamente para ruedas sin cámara. Deben usarse los neumáticos, las llantas y las válvulas de aire estándar recomendados como piezas de repuesto. No utilice neumáticos con cámara en llantas para neumáticos sin cámara.

⚠ ADVERTENCIA

Es posible que los talones no se asienten correctamente en la llanta provocando que el neumático se desinfle. No coloque una cámara en un neumático sin cámara. Un aumento excesivo del calor podría dañar la cámara provocando que el neumático se desinfle.

Neumáticos -

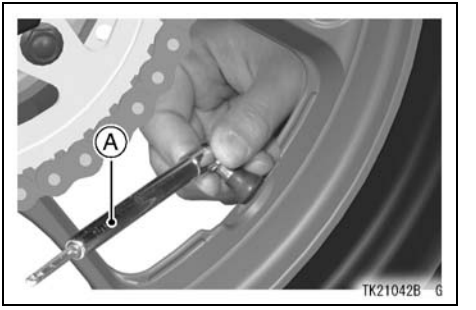
Carga útil y presión de los neumáticos

Un error al mantener las presiones de inflado adecuadas o al respetar los límites de carga útil de los neumáticos puede afectar negativamente al manejo y al rendimiento de la motocicleta y dar lugar a la pérdida del control. La carga máxima recomendada junto con el peso del vehículo es de 180 kg, incluidos conductor, pasajero, equipaje y accesorios.

- Quite el tapón de la válvula de aire.
- Compruebe a menudo la presión de los neumáticos con un medidor exacto.
- Asegúrese de colocar bien el tapón de la válvula de aire.

NOTA

- *Mida la presión de los neumáticos cuando estén fríos (es decir, cuando no se haya circulado con la motocicleta más de un kilómetro y medio durante las últimas tres horas).*
- *La presión de los neumáticos se ve afectada por los cambios en la temperatura ambiente y la altitud, así que la presión de los neumáticos debe comprobarse y ajustarse cuando la circulación implica grandes variaciones en temperatura y altitud.*



A. Indicador de presión de los neumáticos

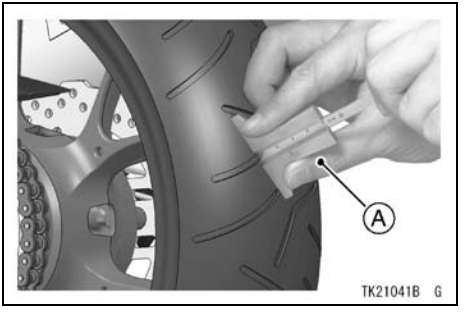
Presión de aire de los neumáticos (en frío)

Delantera	290 kPa (2,90 kgf/cm²)
Trasera	290 kPa (2,90 kgf/cm²)

Desgaste o daños en los neumáticos

A medida que se desgasta el dibujo de los neumáticos, hay más posibilidades de que se perforen o fallen. Se ha comprobado que el 90% de los fallos en neumáticos se producen durante el último 10% de vida útil de este mismo (90% de desgaste). Por tanto, es un falso ahorro y no resulta seguro utilizar los neumáticos hasta que se deterioren por completo.

- Mida la profundidad del dibujo con una galga de profundidad de acuerdo con el cuadro de mantenimiento periódico y cambie los neumáticos que se hayan desgastado hasta el mínimo admisible de profundidad del dibujo.



A. Galga de profundidad del dibujo de los neumáticos

Profundidad mínima del dibujo

Delantera	—	1 mm
Trasera	Por debajo de 130 km/h	2 mm
	Por encima de 130 km/h	3 mm

- Compruebe el neumático visualmente para asegurarse de que no hay grietas ni cortes y cámbielo si fuese necesario. Las protuberancias indican daños internos y requieren la sustitución de los neumáticos.
- Quite cualquier piedra o partícula extraña incrustada en el neumático.

NOTA

○ *Siempre que coloque un neumático nuevo debe equilibrar las ruedas.*

⚠ ADVERTENCIA

Los neumáticos pinchados y reparados no tienen la misma capacidad que unos neumáticos intactos; pueden fallar de forma repentina y provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones graves o la muerte. Cambie los neumáticos dañados lo antes posible. Para garantizar la estabilidad, utilice solamente los neumáticos recomendados, inflados a la presión estándar. Si necesita utilizar la motocicleta con un neumático reparado, no sobrepase los 100 km/h mientras no lo haya cambiado.

NOTA

- *La mayoría de los países tienen su propia legislación para regular la profundidad mínima de la banda de rodadura de los neumáticos; respete dicha legislación.*
- *Cuando circule en carreteras públicas, respete los límites de velocidad establecidos por las leyes de tráfico.*

Neumático estándar (sin cámara)

Delantera	Tamaño: 120/70ZR17 M/C (58 W) • BRIDGESTONE “BT014F RADIAL SL”
Trasera	Tamaño: 190/50ZR17 M/C (73 W) • BRIDGESTONE “BT014R RADIAL L”

⚠ ADVERTENCIA

La mezcla de neumáticos de diferentes marcas y tipos puede afectar negativamente a la manejabilidad y provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones o muerte. Utilice siempre neumáticos de la misma marca en ambas ruedas.

⚠ ADVERTENCIA

Los neumáticos nuevos resbalan más y pueden provocar pérdidas de control y lesiones.
Es necesario un periodo de rodaje de 160 km para establecer la tracción normal de los neumáticos. Durante este recorrido, evite frenar y acelerar de manera brusca o a fondo, así como tomar las curvas con brusquedad.

Batería

La batería instalada en esta motocicleta es de tipo sellado, así que no es necesario comprobar el nivel de electrolito ni añadir agua destilada.

No debe tirar de la banda de sellado una vez que el electrolito especificado se ha instalado en la batería para comenzar a funcionar.

No obstante, con el fin de alargar la vida útil de la batería y garantizar que proporcionará la corriente necesaria para arrancar la motocicleta, deberá mantener la carga de la batería correctamente. Cuando se utiliza con regularidad, el sistema de carga de la motocicleta le ayuda a mantener la batería totalmente cargada. Si sólo utiliza la motocicleta ocasionalmente o por periodos de tiempo cortos, es muy probable que la batería se descargue.

Debido a su composición interna, las baterías se autodescargan continuamente. El régimen de descarga depende del tipo de batería y de la temperatura ambiente. A medida que la temperatura aumenta, así lo hace el régimen de descarga. Cada 15 °C se duplica el régimen.

Los accesorios eléctricos, como los relojes digitales y las memorias de ordenador, también extraen corriente de la batería incluso cuando la llave está desconectada. Si se suman dichas extracciones de corriente “con la llave desconectada” a unas temperaturas elevadas, una batería puede pasar de estar totalmente llena a quedarse descargada por completo en cuestión de días.

Autodescarga		
Temperatura	Número aproximado de días desde 100% cargada a 100% descargada	
	Plomo-antimonio	Plomo-calcio
	Batería	Batería
40 °C	100 días	300 días
25 °C	200 días	600 días
0 °C	550 días	950 días

Drenaje de corriente		
Amperios de descarga	Días desde carga del 100% cargada al 50% descargada	Días desde 100% cargada a 100% descargada
7 mA	60 días	119 días
10 mA	42 días	83 días
15 mA	28 días	56 días
20 mA	21 días	42 días
30 mA	14 días	28 días

En condiciones climáticas extremadamente frías, el líquido de una batería cargada de manera incorrecta puede congelarse con facilidad, lo que puede agrietar la carcasa y combar las placas. Una batería totalmente cargada

puede soportar temperaturas por debajo de cero grados sin ningún daño.

Sulfatación de la batería

Una causa muy común de fallo de la batería es que esté sulfatada.

La sulfatación tiene lugar cuando se deja una batería descargada durante un periodo de tiempo amplio. El sulfato es normal debido a las reacciones químicas dentro de una batería. Pero cuando una descarga continuada permite que el sulfato se cristalice en celdas, las placas de la batería quedan dañadas de forma permanente y no soportan una carga. La garantía no cubre los fallos de batería por sulfatación.

Mantenimiento de la batería

Es responsabilidad del propietario mantener la batería totalmente cargada. Si no lo hace, la batería puede fallar y dejarle tirado.

Si conduce el vehículo con poca frecuencia, revise el voltaje de la batería semanalmente usando un voltímetro. Si desciende por debajo de 12,8 voltios, la batería deberá cargarse mediante un cargador adecuado (consulte en el concesionario Kawasaki). Si va a dejar de usar la motocicleta durante más de dos semanas, la batería deberá cargarse usando un cargador adecuado. No utilice un cargador rápido diseñado para automóviles que pueda sobrecargar la batería y dañarla.

Los cargadores recomendados por Kawasaki son:
OptiMate III
Cargador automático Yuasa de 1,5 amperios
Battery Mate 150–9

Si los anteriores cargadores no están disponibles, utilice uno equivalente.

Para obtener más detalles, diríjase a su concesionario Kawasaki.

Carga de la batería

- Extraiga la batería de la motocicleta (consulte Extracción de la batería).
- Enchufe los cables del cargador y cargue la batería en una proporción equivalente a la décima parte de su capacidad. Por ejemplo, la proporción de carga para una batería de 10 Ah sería 1,0 amperio.
- El cargador mantendrá la batería totalmente cargada hasta que esté lista para montarla en la motocicleta (consulte Instalación de la batería).

AVISO

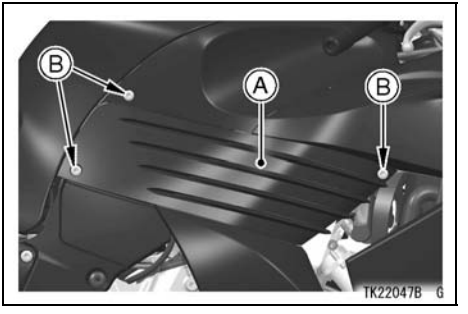
No quite nunca la banda de sellado o la batería podría dañarse. No monte una batería convencional en esta motocicleta o el sistema eléctrico dejará de funcionar correctamente.

NOTA

- *Si carga la batería sellada, tenga siempre en cuenta las instrucciones que aparecen en la etiqueta de la batería.*

Extracción de la batería

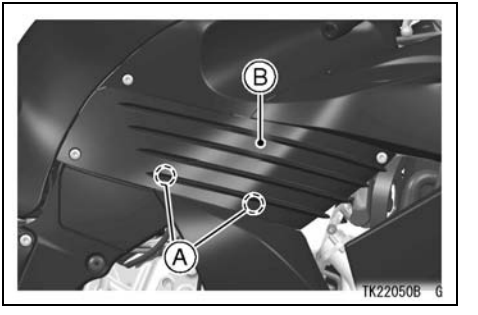
● Desmonte la cubierta delantera derecha.



A. Cubierta delantera derecha
B. Perno

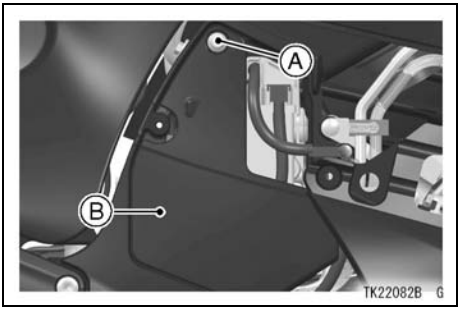
NOTA

○ *Desmonte la cubierta delantera derecha extrayendo la parte de los salientes que están dentro de la cubierta.*



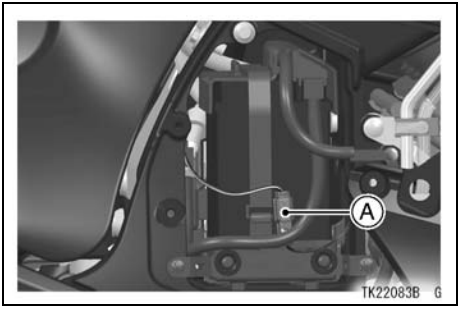
A. Saliente
B. Cubierta delantera derecha

● Extraiga la tapa de la batería.



A. Perno
B. Tapa de la batería

● Desconecte el conector del terminal (–).



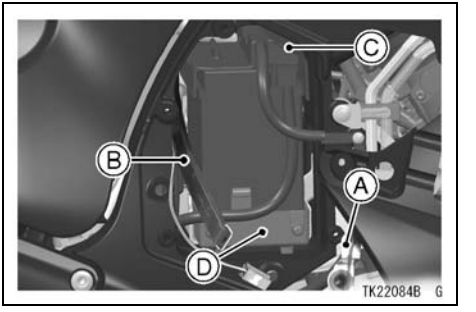
A. Conector del terminal (–)

● Desmonte el soporte de sujeción de la batería.

AVISO

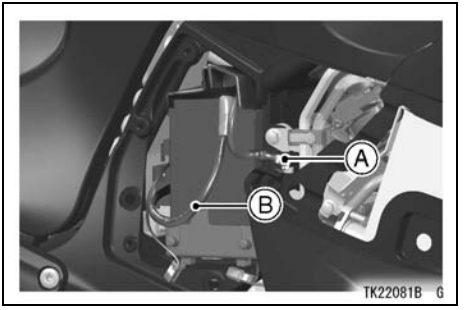
Evite que la batería se caiga de la motocicleta cuando la desmonte.
No tire con fuerza de la bandeja de la batería, pues podría dañar los cables.

- Desenganche la correa de goma.



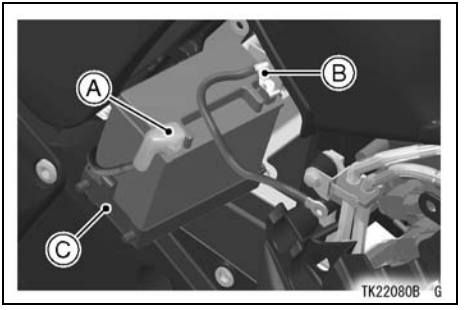
A. Soporte de sujeción de la batería
B. Correa de goma
C. Tapa superior de la batería
D. Bandeja de la batería

- Extraiga el perno del cable negativo (–) y luego retire el cable.



A. Perno
B. Cable (–)

- Extraiga la batería con la bandeja.
- Levante la tapa superior de la batería.
- Desconecte el cable de la batería, primero el del terminal (+) y después el del terminal (–).



A. Terminal (+)
B. Terminal (–)
C. Bandeja de la batería

- Limpie la batería con una solución de bicarbonato sódico y agua. Asegúrese de que las conexiones de los cables estén limpias.

Instalación de la batería

- Coloque la batería en la bandeja.
- Conecte el cable con capuchón rojo al terminal (+) y luego conecte el cable negro al terminal (–).

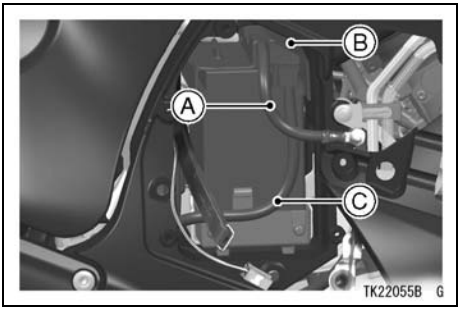
NOTA

○ *Instale la batería en el orden inverso al de desmontaje.*

AVISO

Si conecta el cable (–) al terminal (+) de la batería o el cable (+) al terminal (–) de la batería, el sistema eléctrico podría resultar gravemente dañado.

- Aplique una capa ligera de grasa a los terminales para prevenir la corrosión.
- Cubra los terminales con el capuchón protector.
- Coloque la tapa superior de la batería.
- Apriete el perno del cable (–) al bastidor.

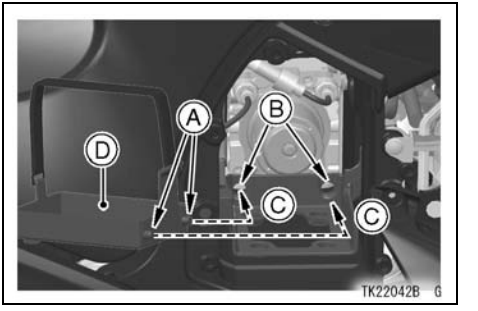


A. Cable (–)
B. Tapa superior de la batería
C. Cable (+)

- Instale la batería con la bandeja con la batería en el compartimento para la batería de la motocicleta.

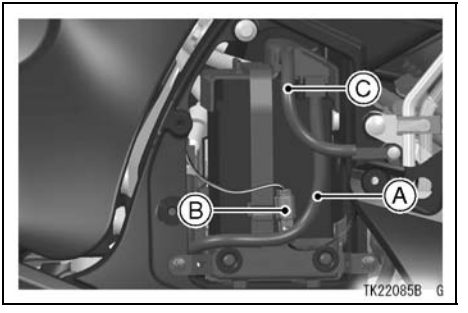
NOTA

○ *Cuando coloque la bandeja en el compartimento de la batería de la motocicleta, introduzca los salientes de la bandeja en los orificios del compartimento.*



A. Salientes
B. Orificios
C. Introducir
D. Bandeja de la batería

- Enganche la correa de goma a la bandeja y monte el soporte de sujeción de la batería.
- Conecte el conector del terminal (–).
- Compruebe que los cables estén situados correctamente.



A. Cable (+) de la batería
B. Conector del terminal (–)
C. Cable (–) de la batería

- Coloque la tapa de la batería.

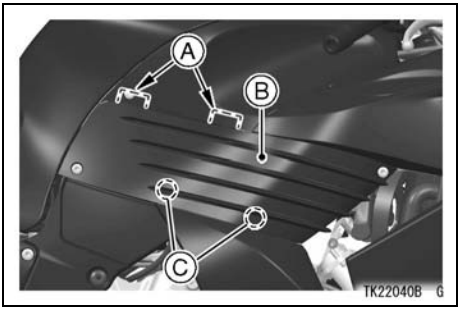
AVISO

No pellizque los cables con la tapa.

- Monte la cubierta delantera derecha.

NOTA

○ *Para montar la cubierta delantera derecha, introduzca primero la pestaña de la cubierta por debajo de la cubierta delantera del depósito de combustible y luego introduzca los salientes en cada uno de los orificios.*

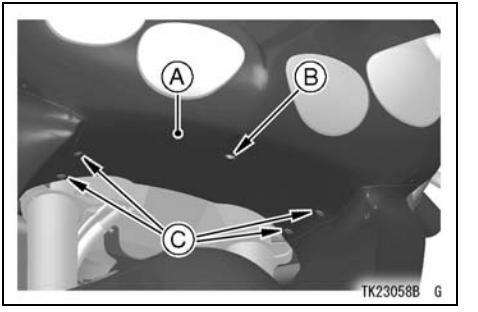


A. Pestaña
B. Cubierta delantera derecha
C. Salientes

- Vuelva a montar las piezas desmontadas.

Orientación del faro

- Para ajustar horizontal o verticalmente el faro, desmonte los carenados interiores derecho e izquierdo (consulte el apartado “Filtro de aire” en este capítulo).
- Desmonte la cubierta inferior delantera.

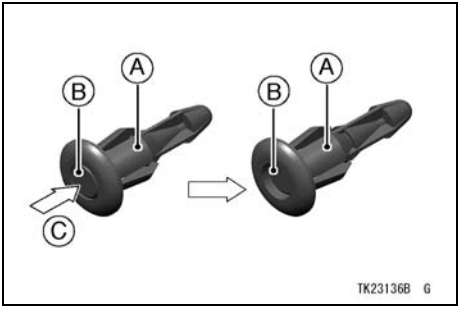


A. Cubierta inferior delantera
B. Perno
C. Remaches rápidos

NOTA

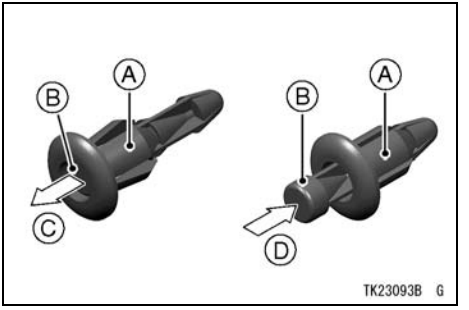
○ *La cubierta inferior delantera se sujeta con remaches rápidos. Estos remaches pueden extraerse empujando el pasador central hacia los remaches rápidos. Al colocarlos, tire completamente hacia arriba el pasador central primero y después empuje hacia el pasador central después de insertarlos.*

Extracción del remache rápido



A. Remache rápido
B. Pasador central
C. Empujar.

Instalación del remache rápido

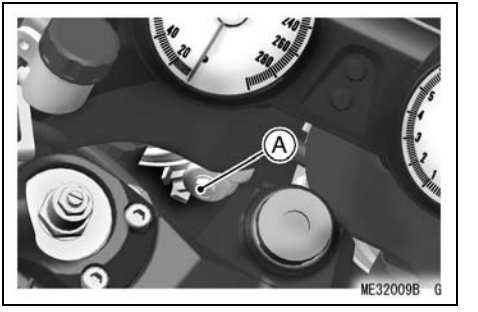


A. Remache rápido
B. Pasador central
C. Tirar hacia arriba completamente.
D. Empujar.

Reglaje horizontal

La orientación del faro se puede ajustar en sentido horizontal. Si no se ajusta correctamente en el sentido horizontal, el faro apuntará hacia un lado en lugar de en línea recta.

- Gire el regulador horizontal hacia dentro o hacia fuera hasta que el faro apunte en línea recta.

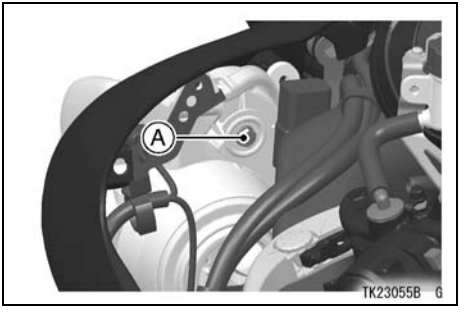


A. Regulador horizontal

Reglaje vertical

La orientación del faro se puede ajustar en sentido vertical. Si se ajusta demasiado bajo, ni la luz de cruce ni la de carretera iluminarán un espacio suficiente de carretera por delante. Si se ajusta demasiado alto, la luz de carretera no iluminará la parte más cercana de la carretera y la de cruce deslumbrará a los conductores que se aproximen.

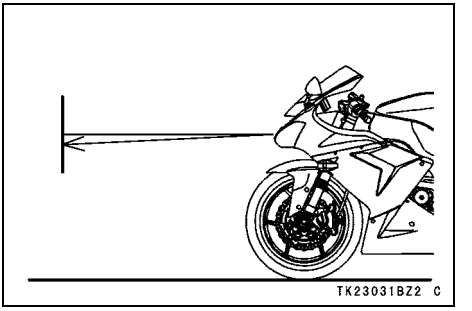
- Gire hacia dentro o hacia fuera el regulador vertical para ajustar el faro verticalmente.



A. Regulador vertical

NOTA

○ *Con la luz de carretera, los puntos más luminosos deben encontrarse ligeramente por debajo de la línea horizontal para el conductor que está sentado en la motocicleta. Ajuste el faro delantero con el ángulo adecuado según las normativas locales.*



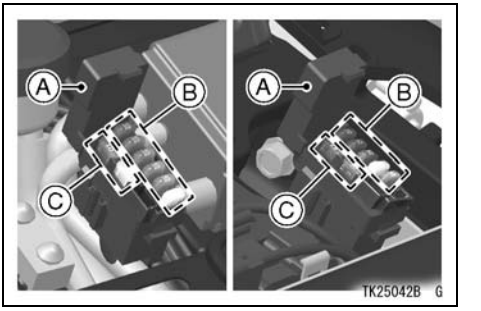
AVISO

Al manipular las bombillas de cuarzo-halógeno, nunca toque el cristal con las manos. Utilice siempre un paño limpio. El contacto con la grasa de las manos o de trapos sucios puede acortar la vida útil de la bombilla o hacer que esta explote.

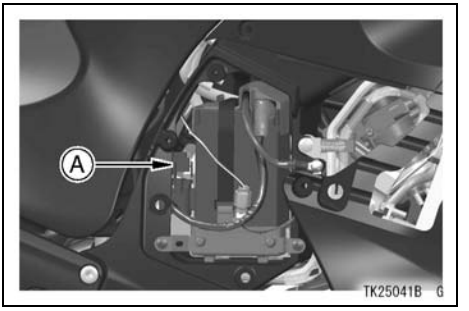
Fusibles

Los fusibles se encuentran en la caja de fusibles ubicada debajo del asiento. El fusible principal se encuentra debajo del depósito de combustible. Si un fusible se funde durante la marcha, compruebe el sistema eléctrico para determinar la causa y sustitúyalo por uno nuevo.

El fusible principal debe extraerse en un concesionario autorizado Kawasaki.



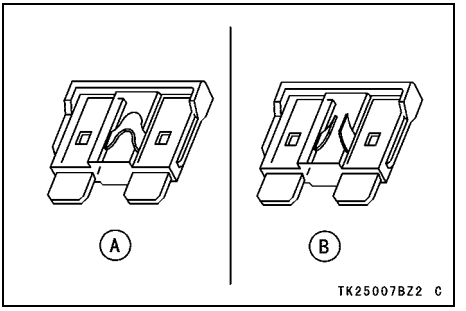
A. Caja de fusibles
B. Fusibles
C. Fusibles de repuesto



A. Fusible principal

⚠ ADVERTENCIA

Si los fusibles sustituidos no son los apropiados se puede provocar el recalentamiento de circuitos, un incendio o una avería. No utilice ningún sustituto del fusible estándar. Cambie el fusible fundido por uno nuevo con la capacidad correcta, tal y como se especifica en la caja de conexión y el fusible principal.



A. Normal
B. Fundido

Limpieza de la motocicleta

Precauciones generales

Un cuidado frecuente y adecuado de la motocicleta Kawasaki mejorará su aspecto, optimizará el rendimiento general y prolongará su vida útil. Cubrir la motocicleta con una funda transpirable de buena calidad ayudará a proteger su acabado contra los rayos UV dañinos y los agentes contaminantes y reducirá la cantidad de polvo que puede ensuciar la superficie.

- Asegúrese de que el motor y el tubo de escape estén fríos antes del lavado.
- Evite aplicar desengrasante en juntas, pastillas de freno y neumáticos.
- Evite los productos químicos fuertes, disolventes, detergentes y productos de limpieza del hogar como limpiacristales con amoníaco.
- La gasolina, el líquido de frenos y el refrigerante dañarán el acabado de las superficies pintadas y de plástico; si se manchan, lávelas inmediatamente.
- Evite el uso de cepillos metálicos, estropajos de acero y otras esponjas o cepillos abrasivos.
- Preste un especial cuidado al limpiar el parabrisas, la óptica del faro y las demás piezas de plástico que se puedan rayar fácilmente.
- Evite los sistemas de lavado a presión; el agua puede penetrar en las juntas y en los componentes eléctricos y dañar la motocicleta.
- Evite pulverizar agua en las zonas delicadas, como las admisiones de aire, el sistema de combustible, los componentes de los frenos, los componentes eléctricos, las salidas del silenciador y las aperturas del depósito de combustible.

Lavado de la motocicleta

- Enjuague la moto con agua fría con una manguera para quitar la suciedad que esté suelta.
- Mezcle en un cubo un detergente neutro suave (diseñado para motocicletas y automóviles) y agua. Utilice un paño o una esponja suaves para lavar la motocicleta. Si fuera necesario, utilice un desengrasante suave para eliminar acumulaciones de grasa o de aceite.
- Tras el lavado, aclare la motocicleta completamente con agua limpia para eliminar cualquier residuo (los restos de detergente pueden dañar piezas de la motocicleta).
- Utilice un paño suave para secar la motocicleta. Al secarla, compruebe si hay partes desconchadas o rayadas. No deje que el agua se seque al aire ya que podría dañar las superficies pintadas.
- Arranque el motor y déjelo varios minutos al ralentí. El calor del motor ayudará a secar las áreas húmedas.
- Conduzca la motocicleta con cuidado a poca velocidad y accione los frenos varias veces. Esto ayuda a secar los frenos y restablecer el rendimiento normal.
- Lubrique la cadena de transmisión para evitar la oxidación.

NOTA

○ *Después de conducir en carreteras con sal o cercanas al mar, lave inmediatamente la motocicleta con agua fría. No utilice agua caliente ya que acelera la reacción química de la sal. Después del secado, aplique un aerosol anticorrosivo en todas las superficies metálicas y cromadas para evitar la corrosión.*

○ *Se puede formar condensación en el interior de la lente del faro tras conducir bajo la lluvia, tras lavar la motocicleta o si el clima es húmedo. Para eliminar la humedad, arranque el motor y encienda el faro. La condensación del interior de la lente irá desapareciendo gradualmente.*

Parabrisas y otras piezas de plástico

Tras el lavado, utilice un paño suave para secar las piezas de plástico. Cuando estén secas, aplique al parabrisas, a la lente del faro y a las demás piezas de plástico no pintado un tratamiento con un producto limpiador/abrillantador para plásticos aprobado.

AVISO

Las piezas de plástico pueden deteriorarse y romperse si entran en contacto con sustancias químicas o productos de limpieza del hogar como gasolina, líquido de frenos, limpiacristales, fijadores de roscas u otros productos químicos agresivos. Si una pieza de plástico entra en contacto con una sustancia química agresiva, lávela inmediatamente con agua y un detergente neutro suave y compruebe si se han producido daños. Evite el uso de estropajos o cepillos abrasivos para limpiar las piezas de plástico, ya que dañarán el acabado de la pieza.

Cromo y aluminio

Las piezas de cromo y aluminio sin revestimiento pueden tratarse con un abrillantador de cromo o aluminio. El aluminio con revestimiento debe lavarse con un detergente neutro suave y es necesario utilizar un abrillantador de aerosol para el acabado. Las llantas de aluminio, tanto pintadas como sin pintar, pueden limpiarse con limpiadores especiales para llantas sin ácido en aerosol.

Cuero, vinilo y goma

Si la motocicleta tiene accesorios de cuero, debe tener especial cuidado. Utilice un tratamiento o limpiador de cuero para limpiar y cuidar los accesorios de cuero. Lavar las piezas de cuero con detergente y agua las dañará y reducirá su duración.

Las piezas de vinilo deben lavarse con el resto de la motocicleta y se les debe aplicar posteriormente un tratamiento para vinilo.

Los laterales de los neumáticos y el resto de los componentes de goma deben tratarse con un protector para goma para prolongar su duración.

⚠ ADVERTENCIA

Los protectores de goma pueden ser resbaladizos y, si se utilizan en la banda de rodadura, provocar la pérdida de agarre y un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones o muerte.
No aplique protector de goma a ninguna parte de la banda de rodadura.

ALMACENAMIENTO

Preparación para el almacenamiento-

- Limpie el vehículo completamente.
- Accione el motor durante aproximadamente cinco minutos para calentar el aceite, apáguelo y vacíe el aceite de motor.

⚠ ADVERTENCIA

El aceite del motor es una sustancia tóxica. Desháguese del aceite utilizado de la forma más adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para obtener información sobre los métodos autorizados de eliminación de residuos o el posible reciclaje.

- Introduzca aceite de motor nuevo.
- Vacíe el combustible del depósito de combustible mediante la bomba o sifón.

⚠ ADVERTENCIA

La gasolina es extremadamente inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Gire la llave a la posición de apagado ("OFF"). No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y de que no existe riesgo alguno de que se produzcan llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama piloto.
La gasolina es una sustancia tóxica. Deshágase de la gasolina de manera adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para disponer de métodos de desecho aprobados.

- Vacíe el sistema de combustible poniendo en ralentí el motor hasta que el motor se detenga (si se deja guardada durante mucho tiempo, el combustible se dañará y obstruirá el sistema de combustible).

⚠ ADVERTENCIA

Es posible que salga un chorro a presión de aire/aceite nebulizados por el orificio de las bujías y podría recibirlo en los ojos. No se incline sobre el motor mientras realiza estas operaciones. Si le entra aceite en los ojos, láveselos inmediatamente con una cantidad abundante de agua limpia y fresca y consulte a un médico lo antes posible.

- Reduzca la presión del neumático en un 20% aproximadamente.

- Coloque la motocicleta en una caja o soporte de manera que ambas ruedas queden por encima del suelo. (Si esto no es posible, coloque cartones debajo de cada rueda para evitar la humedad en la goma de los neumáticos.)
- Aplique aceite a todas las superficies metálicas sin pintar para evitar que se oxiden. Evite que penetre aceite en las piezas de goma o en los frenos.
- Lubrique la cadena de transmisión y todos los cables.
- Quite la batería y guárdela donde no esté expuesta a la luz solar directa, a la humedad o a temperaturas por debajo de cero grados. Mientras esté almacenada, se aconseja aplicarle una pequeña carga (un amperio o menos) una vez al mes aproximadamente. Mantenga la batería cargada, sobre todo durante estaciones más frías.
- Ate bolsas de plástico alrededor de los silenciadores para evitar que penetre humedad.
- Coloque una lona sobre la motocicleta para evitar que penetre suciedad y polvo.

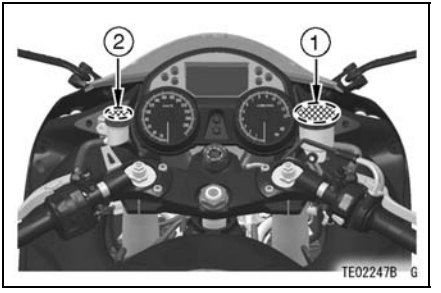
Preparación tras el almacenamiento-

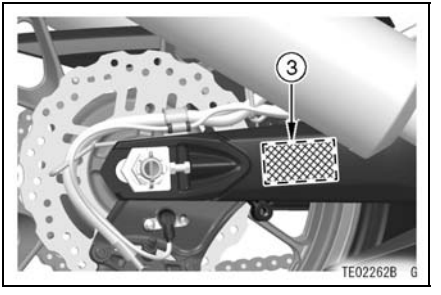
- Quite las bolsas de plástico de los silenciadores.
- Coloque la batería en la motocicleta y cárguela si es necesario.
- Rellene el depósito de combustible.
- Compruebe todos los puntos enumerados en el apartado “Comprobaciones diarias de seguridad”.
- Lubrique los pivotes, los pernos y las tuercas.

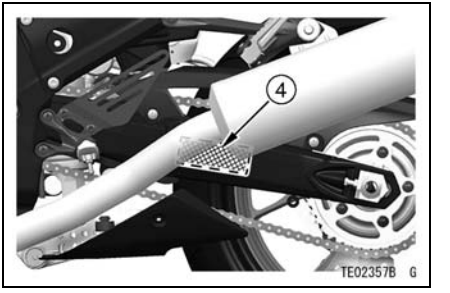
PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

Para proteger el medioambiente, deseche de manera correcta las baterías, los neumáticos, el aceite de motor u otros componentes del vehículo de los que deba deshacerse en un futuro. Diríjase a su concesionario autorizado Kawasaki o a la agencia de medioambiente para conocer los procedimientos de desecho adecuado.

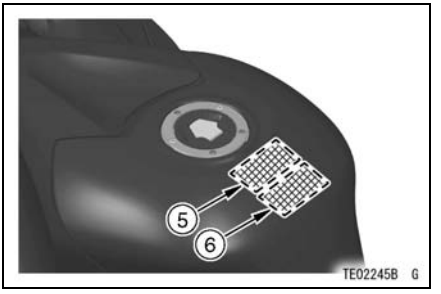
UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS

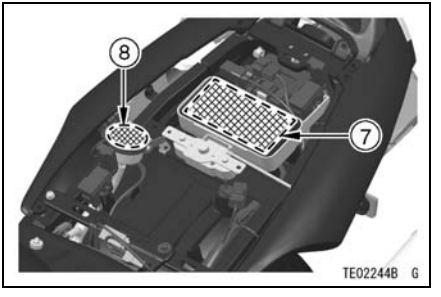


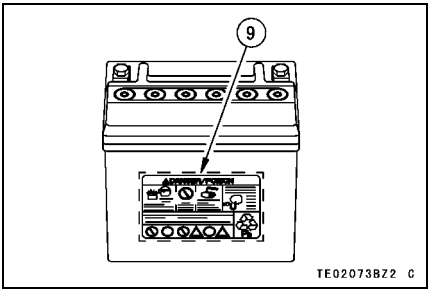




1. Líquido del freno (delantero)
2. Líquido de embrague
3. Datos de neumático y carga
4. Información importante sobre la cadena de transmisión

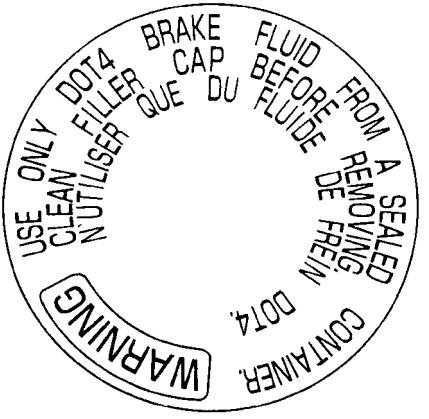






5. Aviso sobre el combustible
6. Gasolina sin plomo
7. Comprobaciones diarias de seguridad
8. Líquido del freno (trasero)
9. Peligro/veneno de batería

(1)/(8)


WARNING
USE ONLY DOT4 BRAKE FLUID FROM A SEALED CONTAINER.
CLEAN FILLER CAP BEFORE REMOVING
N'UTILISER QUE DU FLUIDE DE FREIN DOT4.

TE03097B S

(2)

TE03455BN9 C

(3)

Inglés

TIRE AND LOAD DATA

The stability and handling characteristics of this motorcycle could become unsafe by the use of improper tire inflation pressures, oversize tires, unsuitable replacement tires, or overloading. When tire tread wears down to the limit, replace the tire with only the standard tire. Maintain the inflation pressure specified

	Air Pressure (Cold)		Size & Make Type (Tubeless Tire)		Minimum Tread Depth	
Front	Up to 180kg Load (397lbs)	290 kPa (2.90kgf/cm², 42psi)	BRIDGESTONE 120/70ZR17M/C (58W) BT014F RADIAL SL		1 mm (0.04 in)	
Rear		290 kPa (2.90kgf/cm², 42psi)	BRIDGESTONE 190/50ZR17M/C (73W) BT014R RADIAL L		Up to 130 km/h (80MPH)	2 mm (0.08 in)
					Over 130 km/h (80MPH)	3 mm (0.12 in)

Español

INFORMACIÓN SOBRE NEUMÁTICOS Y CARGA

Las características de estabilidad y manejo de esta motocicleta pueden verse afectadas si se utilizan presiones de inflado de neumáticos incorrectas, neumáticos de repuesto inadecuados o sobrecarga. Cuando el dibujo del neumático se desgaste al límite, sustituya el neumático únicamente con el neumático estándar. Mantenga la presión de inflado especificada.

	Presión de aire (en frío)		Tamaño y marca (neumático sin cámara)		Profundidad mínima del dibujo	
Delantero	Hasta 180 kg de carga (397 lb)	290 kPa (2,9 kgf/cm, 42 psi)	BRIDGESTONE 120/70ZR17M/C(58W) BT014F RADIAL SL		1 mm (0,04 pulg.)	
Trasero		290 kPa (2,9 kgf/cm, 42 psi)	BRIDGESTONE 190/50ZR17M/C(73W) BT014R RADIAL L		Hasta 130 km/h (80 mph)	2 mm (0,08 pulg.)
					Más de 130 km/h (80 mph)	3 mm (0,12 pulg.)

TE03457B es S

(4)

Inglés

IMPORTANT DRIVE CHAIN INFORMATION

To prevent an accident and/or damage to the motorcycle, the drive chain must be properly maintained. It should be lubricated every 600km(400mi) and adjusted as often as necessary to keep chain slack at about 32~38mm(1.3~1.5in) measured midway between sprockets on the lower chain run with the motorcycle on the side stand. The standard chain is an DAIDO DID50ZVZ with estimated service life of 15000~45000km(9400~28000mi), depending on the severity of use and the frequency of lubrication and adjustment. For safety, replace the chain with only the standard chain any time it wears to over 323mm(12.7in), measured over a 20-link portion pulled straight with 98N(10kgf, 20lbf) of tension. See the Owner's Manual for chain information.

TE03732BN8 C

Español

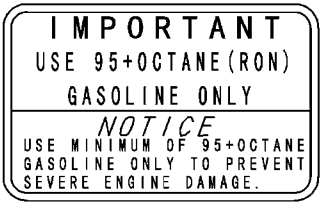
INFORMACIÓN IMPORTANTE SOBRE LA CADENA DE TRANSMISIÓN

Debe lubricarse cada 600 km (400 mi) y ajustarse con la frecuencia necesaria para mantener la holgura de la cadena a unos 32-38 mm (1,3 – 1,5 pulg.) medidos entre los piñones de la cadena inferior con la motocicleta sobre el soporte lateral.

TE03459B_es S

(5)

Inglés



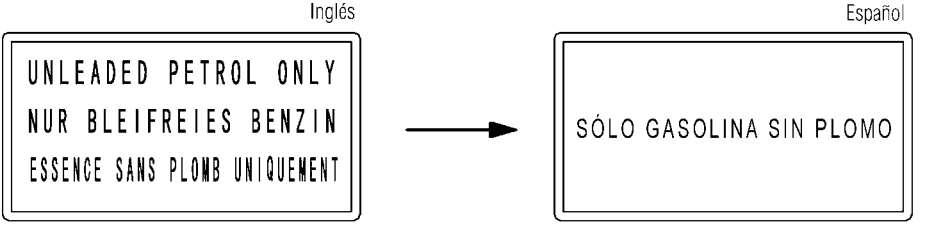
56030-0359

TE03169GN9 C

Español

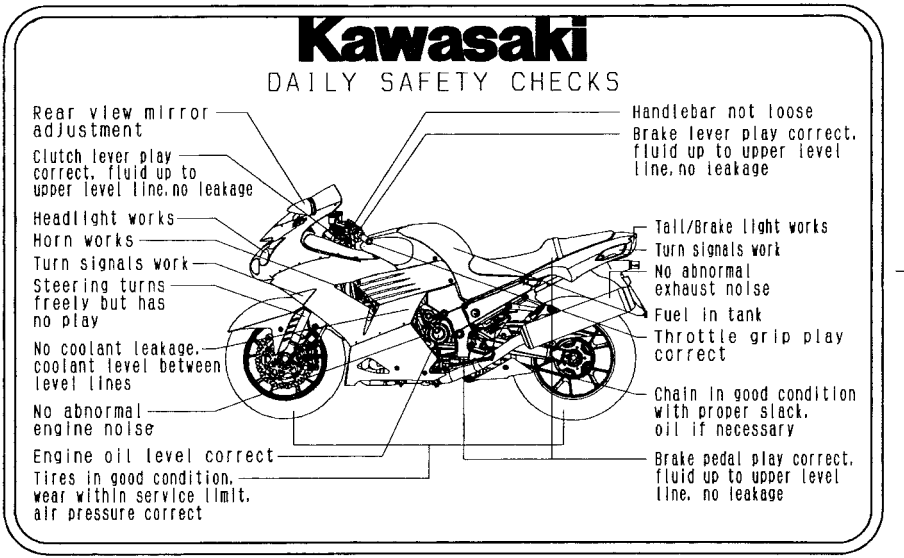
TE03124BN9 es C

(6)


Inglés
UNLEADED PETROL ONLY
NUR BLEIFREIES BENZIN
ESSENCE SANS PLOMB UNIQUEMENT
Español
SÓLO GASOLINA SIN PLOMO
TE03123BN9 es C

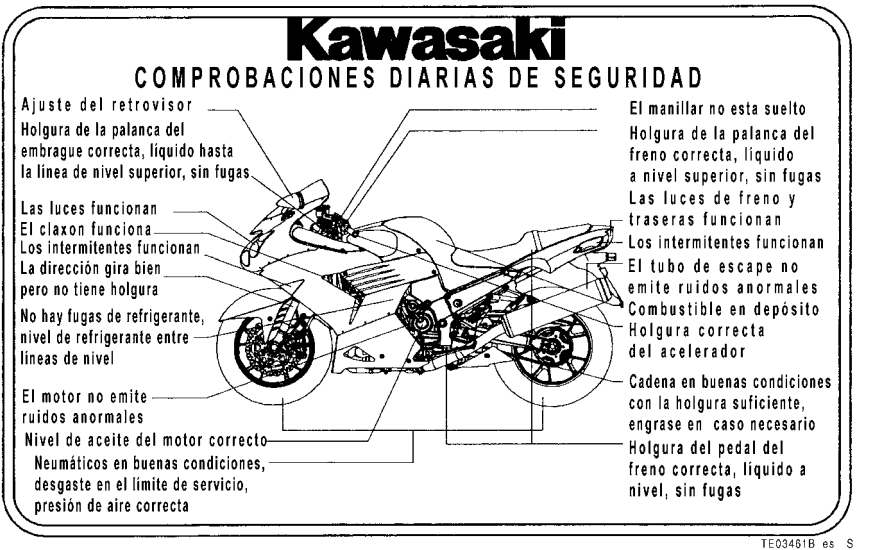
(7)

Inglés


Kawasaki
DAILY SAFETY CHECKS
Rear view mirror adjustment
Clutch lever play correct, fluid up to upper level line, no leakage
Headlight works
Horn works
Turn signals work
Steering turns freely but has no play
No coolant leakage, coolant level between level lines
No abnormal engine noise
Engine oil level correct
Tires in good condition, wear within service limit, air pressure correct
Handlebar not loose
Brake lever play correct, fluid up to upper level line, no leakage
Tail/Brake light works
Turn signals work
No abnormal exhaust noise
Fuel in tank
Throttle grip play correct
Chain in good condition with proper slack, oil if necessary
Brake pedal play correct, fluid up to upper level line, no leakage

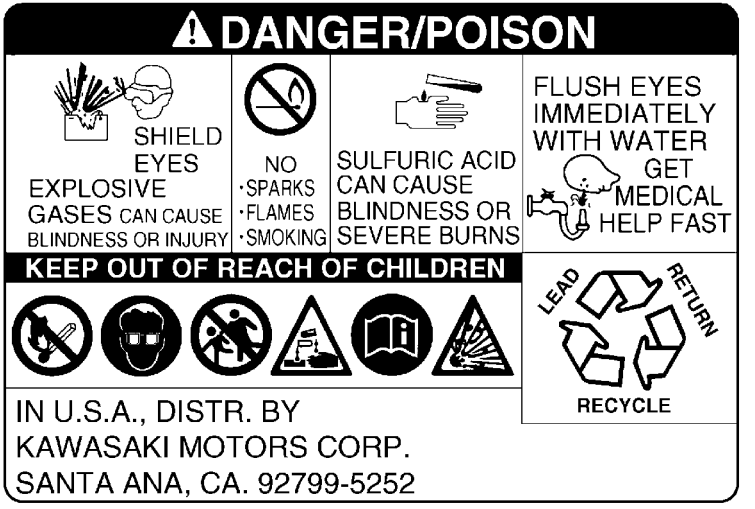
TE03461B S

Español


Kawasaki
COMPROBACIONES DIARIAS DE SEGURIDAD
Ajuste del retrovisor
Holgura de la palanca del embrague correcta, líquido hasta la línea de nivel superior, sin fugas
Las luces funcionan
El claxon funciona
Los intermitentes funcionan
La dirección gira bien pero no tiene holgura
No hay fugas de refrigerante, nivel de refrigerante entre líneas de nivel
El motor no emite ruidos anormales
Nivel de aceite del motor correcto
Neumáticos en buenas condiciones, desgaste en el límite de servicio, presión de aire correcta
El manillar no esta suelto
Holgura de la palanca del freno correcta, líquido a nivel superior, sin fugas
Las luces de freno y traseras funcionan
Los intermitentes funcionan
El tubo de escape no emite ruidos anormales
Combustible en depósito
Holgura correcta del acelerador
Cadena en buenas condiciones con la holgura suficiente, engrase en caso necesario
Holgura del pedal del freno correcta, líquido a nivel, sin fugas

TE03461B es S

(9)


DANGER/POISON
SHIELD EYES
EXPLOSIVE GASES CAN CAUSE BLINDNESS OR INJURY
NO
·SPARKS
·FLAMES
·SMOKING
SULFURIC ACID CAN CAUSE BLINDNESS OR SEVERE BURNS
FLUSH EYES IMMEDIATELY WITH WATER
GET MEDICAL HELP FAST
KEEP OUT OF REACH OF CHILDREN
LEAD
RETURN
RECYCLE
IN U.S.A., DISTR. BY
KAWASAKI MOTORS CORP.
SANTA ANA, CA. 92799-5252

AVVISO

QUESTO PRODOTTO È DESTINATO A UN IMPIEGO IMPRONTATO ALL'EQUILIBRIO E ALLA PRUDENZA DA PARTE DI UN UTENTE ESPERTO E SOLTANTO COME MEZZO DI LOCOMOZIONE.

AVISO

ESTE PRODUCTO HA SIDO FABRICADO PARA UN USO RAZONABLE Y PRUDENTE POR PARTE DE UN CONDUCTOR CUALIFICADO Y SÓLO COMO VEHÍCULO.

KENNISGEVING

DIT PRODUCT IS VERVAARDIGD VOOR GEBRUIK OP EEN REDELIJKE EN ZORGVULDIGE WIJZE DOOR EEN BEVOEGDE GEBRUIKER EN UITSLUITEND ALS VOERTUIG.

ZX1400DA

Kawasaki

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES,LTD.
Consumer Products & Machinery Company

Part No. 99976-1548

Printed in Japan

IT ES NL